Die Organisation der Güterschiffahrt auf der Elbe

INAUGURAL-DISSERTATION
ZUR
ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

DER WIRTSCHAFTS-
UND SOZIALWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT
DER JOHANN WOLFGANG GOETHE-UNIVERSITÄT
ZU FRANKFURT AM MAIN

vorgelegt von

Diplom-Kaufmann
Kurt Klostermann
aus
Wittenberge, Bez. Potsdam

1934

Druck von F. W. Kalbfleisch in Gelnhausen.

1. Referent: Professor Dr. Dr. h. c. J. Hellauer.

2. Referent: Professor Dr. F. Henzel.

Tag der mündlichen Prüfung: 31. Juli 1933.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern.

Inhalts-Verzeichnis.

Seite:

Literaturverzeichnis 7

Einleitung 13

A. Die Grundlagen der Elbeschiffahrt:

I. Der schiffbare Strom 17

1. Gegenwärtiger Zustand der Elbe 17

2. Ausbau der Elbe als Schiffahrtsstraße . . . 21

a) Die Notwendigkeit des Ausbaues 21

b) Der Ausbau und seine Bedeutung . . . 26

II. Die Transportmittel 33

1. Die Kahnflotte 33

2. Die Schlepperflotte 40

3. Die Güterbootsflotte 44

4. Die nationale Verteilung der Flotte 48

III. Die Umschlagseinrichtungen 50

B. Die Unternehmungen der Elbeschiffahrt:

I. Abgrenzung der Elbeschiffahrtsunternehmungen . . 57

II. Die Großschiffahrt 60

1. Wesen und Umfang der Großschiffahrt . . . 60

2. Die Unternehmungen der Großschiffahrt: . . . 62

a) Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G., Hamburg 62

aa) Vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaften, Aktiengesellschaft, Dresden . . . 63

bb) Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg 64

cc) Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G., Hamburg 69

b) Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G., Hamburg 71

c) „Elbe" Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft, Hamburg 74

d) Behncke & Mewes, Hamburg 75

e) Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrts-A.G., Dresden 76

Seite:

f) Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Prag 79
3. Der Betrieb der Großschiffahrt 82
a) Die wirtschaftliche Eigenart des Betriebes . . 82
b) Die Gesellschaftsform 86
c) Die Betriebsorganisation 90
4. Bedeutung und Stellung der Großschiffahrt in der Elbeschiffahrt 93
III. Die Kleinschiffahrt 95
1. Wesen der Kleinschiffahrt 95
2. Der Betrieb des Kleinschiffers 96
a) Die wirtschaftliche Eigenart des Betriebes . . 96
b) Die Finanzierung des Betriebes 98
c) Die Erlöse des Betriebes 102
d) Die Rentabilität des Betriebes 103
3. Der freiwillige Zusammenschluß der Kleinschiffer zu Genossenschaften 104
a) Wesen und Umfang der Genossenschaften . . 104
b) Schiffseigner-Genossenschaft für Binnenschiffahrts-Betrieb e.G.m.b.H., Hamburg 107
4. Bedeutung und Stellung der Kleinschiffahrt in der Elbeschiffahrt 108

C. Die Zwangsorganisation der Elbeschiffahrt:
I. Ursachen und Grundlage der Zwangsorganisation . 111
II. Aufbau und Bedeutung der Zwangsorganisation . . 113
III. Der Elbeschiffer-Betriebsverband als Zwangszusammenschluß der Kleinschiffer 115
1. Entstehung und Wesen des Elbeschiffer-Betriebsverbandes 115
2. Der Aufgabenkreis des Elbeschiffer-Betriebsverbandes 118
3. Der innere Aufbau des Elbeschiffer-Betriebsverbandes 119
IV. Die Zwangskartelle der Großschiffahrt . . . 121
1. Die Entstehung der Zwangskartelle . . . 121
2. Das Wesen der Zwangskartelle 124
3. Der Aufgabenkreis der Zwangskartelle . . . 125
4. Der innere Aufbau der Zwangskartelle . . . 125
V. Das Zusammenwirken von Zwangskartellen und Elbeschiffer-Betriebsverband 127
VI. Die Frachtenausschüsse an der Elbe 131
1. Entstehung und Wesen der Frachtenausschüsse . 131
2. Der Aufgabenkreis der Frachtenausschüsse . . 132
3. Der innere Aufbau der Frachtenausschüsse . . 134
VII. Die Reform der Zwangsorganisation 135

D. Die Interessenvertretung der Elbeschiffahrt:
I. Entwicklung und Aufbau der Interessenvertretung . 139
II. Der Aufgabenkreis der Interessenvertretung . . 142

E. Die Schifferbörse zu Aussig a. d. Elbe 150

Vorwort.

Bis heute fehlt eine eingehende betriebswirtschaftliche Arbeit über die Organisation der Güterschiffahrt auf der Elbe. Durch die mit der Anpassungsverordnung vom 23. Dezember 1931 Teil III „Maßnahmen zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt" (RGBl. 1931, Teil I, S. 783) eingeleitete und bis heute noch nicht zum Abschluß gekommene Gesetzgebung wurde in mannigfaltigster Weise in Betrieb, Wirtschaft und Recht der deutschen Binnenschiffahrt — vor allem der deutschen Elbeschiffahrt — eingegriffen. Diese Tatsachen, sowie der Umstand, daß sich meine bisherige kaufmännische Tätigkeit teilweise eng mit der Elbeschiffahrt verband, waren der Anlaß für die vorliegende Arbeit.

Der Aufbau der Arbeit ist nach der Bedeutung vorgenommen, die den einzelnen Gliedern der Güterschiffahrt auf der Elbe innerhalb der Gesamtorganisation zukommt.

Neben dem Studium der umfangreichen Quellen und Buchliteratur wurde während eines mehrwöchigen Aufenthaltes in Hamburg das im „Weltwirtschaftlichen Archiv", Hamburg, Abt. Binnenschiffahrt, in Form von Zeitungsausschnitten und Berichten gesammelte aufschlußreiche Material einer eingehenden Durchsicht unterzogen. Persönliche Auskünfte bei einigen bekannten Persönlichkeiten der Elbeschiffahrt und bei den Schiffahrtsgesellschaften ergänzten die Materialsammlung. Allen diesen Herren sowie auch den Leitern der betreffenden Elbeschiffahrtsgesellschaften sei an dieser Stelle für ihre bereitwillige Unterstützung gedankt.

Der Verfasser.

Literatur-Verzeichnis.

Arnecke, A.: Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße? i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1926, Heft 3, S. 83 ff.

— „ —: Binnenschiffahrt und Eisenbahntarife, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1927, Heft 6, S. 217 ff., Heft 7, S. 265 ff.

Arp: Die Pläne der Reichswasserstraßenverwaltung zur Niedrigwasserregulierung der Elbe, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1930, Heft 11, S. 510 ff.

Bayer, H.: Die Krise in der Elbeschiffahrt, Rostock 1932.

Bericht über den Geschäftsgang von Handel, Industrie und Schiffahrt im Jahre 1924 bis 1932. Herausgegeben vom Zweckverband der Industrie- und Handelskammern Magdeburg und Halberstadt.

Borght, v. d., R.: Das Verkehrswesen. 3. Aufl. Leipzig 1925.

Böttger, W.: Reichsbahntarife und Wasserstraßen, i/Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1925, S. 66 ff.

Bubendey: Die Elbeschiffahrt und ihre Fortsetzung zur Donau. Hamburg 1916.

Burmester, H.: Die Elbeschiffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Ihre Entwicklung, Bedeutung, Organisation und Technik. Kiel 1921.

— „ —: Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt seit 1918 und ihre gegenwärtige Lage, i/„Die Elbe", 1925, Heft 2, S. 35 ff.

Burmester, Hch.: Die Entwicklung der Elbschiffahrt, Magdeburg 1927.

— „ —: Die Schnellverkehre auf der Elbe, i/Der Schiffsfrachtendienst, 1931, Heft 31, S. 6 ff.

Cords, Th.: Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt, Stuttgart und Berlin 1906.

Danner, A.: Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die Volkswirtschaft und deren Wiederaufbau. Charlottenburg 1921.

Denkschrift der Deutschen Reichsbahngesellschaft: Reichsbahn und Wasserstraßen. Berlin 1930.

Denkschrift des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt: Binnenschiffahrt und Reichsbahn, Berlin 1929.

Denkschrift der Reichsregierung über die Elbschiffahrtsakte vom 22. Februar 1922, i/Zeitfragen der Binnenschiffahrt, Heft 14 b, Duisburg 1924.

Denkschrift über Umschlagstarife für die Elbe. Herausgegeben von der „Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V." und dem Hafenverband des Elbestromgebietes. Magdeburg 1927.

Domsch: Staffeltarif oder Kilometertarif? i/Deutsche Wirtschaftszeitung, 1926, Nr. 45 und 46.
Donath, v. E.: Das Elbeproblem, Dresden 1914.
Döerschuk, K.: Genossenschaften in der Binnenschiffahrt. Heidelberg 1910.
Ebhardt, B.: Die Binnenschiffahrtskredite, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1928, Heft 20, S. 583 ff.
Elbschiffahrtsakte vom 22. Februar 1922. Deutscher Text in der Fassung des Gesetzes vom 22. März 1922, Reichsgesetzblatt 1922, Teil II, S. 183—202.
Zusatzübereinkommen zur Elbschiffahrtsakte vom 27. Januar 1923, Reichsgesetzblatt 1923, Teil II, S. 485—491.
Engels: Die Elbe als Wasserstraße, i/Wasserstraßenjahrbuch 1924, München 1924, S. 76 ff.
Fenchel: Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften, Hamburg 1920.
Festschrift zum fünfzigjährigen Bestande des Elbevereins zu Außig. Außig 1926.
Fieser: Elberegulierung und Tschechoslowakei, i/ Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1930, Heft 11, S. 509.
Fischer, J.: Die Elbschiffahrtsunternehmungen. Leipzig 1928.
Fischer, K.: Eine Studie über die Elbschiffahrt in den letzten 100 Jahren. Jena 1907.
Foerster, E.: Die Elbeschiffahrt unter dem Einfluß ihrer Umschlagstechnik. Jahrbuch der Schiffsbautechnischen Gesellschaft. 31. Band, Berlin 1930.
Friedensvertrag von Versailles vom 28. Juni 1919, Reichsgesetzblatt 1919, Teil II, S. 687 ff.
Geschäftsberichte der:
„Elbe"-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft, Hamburg;
Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt-A.G., Dresden;
Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg;
Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrt A.G., Hamburg;
Schlesischen Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G., Hamburg;
Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, A. G., Dresden.
Giese, K.: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928.
Grobleben, H.: 75 Jahre Konzessionierter Sächsischer Schifferverein, Dresden 1921.
Gutachten der Rheinkommission: Die deutsche Rheinschiffahrt. Berlin 1930.
Gutachten der im Elbebund zusammengeschlossenen Industrie- und Handelskammern: Die wirtschaftliche Bedeutung der Niedrigwasserregulierung der Elbe. Magdeburg 1933.
Hamburgs Handel und Wirtschaft. 1913, 1924 ff. Herausgegeben vom Handelsstatistischen Amt in Hamburg.
Hartig, R.: Die böhmischen Flüsse als Verkehrsstraßen. Frankfurter Dissertation 1923.

Hellauer, J.: Nachrichten- und Güterverkehr, Kapitel: „Binnenschiffahrt" und „Umschlags- (Umlade-) Verkehr" i/Die Handelshochschule, Band IV, Berlin.

Höch, O.: Die Elbeschiffahrt der Zukunft und die Abmessungen neuer Hauptwasserstraßen. Hamburg 1920.

Ippen: Aufbau und Gliederung der Interessenvertretung der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmer. Greifswald 1919.

Jahresberichte der: Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg und Hamburg.

Jahresberichte des:
Hamburger Vereins für Flußschiffahrt,
Magdeburger Schiffahrtsvereins,
Sächsischen Schiffahrtsvereins.

Konrad, A.: Die Entwicklung der Güterschiffahrt auf der Elbe. Frankfurter Dissertation 1923. (Maschinenschrift).

Krone: Das ostdeutsche Verkehrsproblem, i/6. Wirtschaftsheft der Frankfurter Zeitung, Frankfurt a. M., 1930.

Kürth: Behälterverkehr und Binnenschiffahrt, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1931, Heft 5, S. 157.

Leichtweiß, L.: Zur Frage der Elberegulierung, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1928, Heft 21. S. 615 ff.

— „ —: Die Dringlichkeit der Elberegulierung, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1930, Heft 11, S. 506 ff.

Leyen, v. d.: Der Wettbewerb auf den mitteleuropäischen Verkehrsstraßen, i/Technik und Wirtschaft 1914, Heft 11 und 12.

Lotz: Eisenbahntarif und Wasserfrachten, i/Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Band 89, Leipzig 1892.

Mitteilungen der Elbstrombauverwaltung 1911—1915, Magdeburg 1916.

Mitteilungen des Statistischen Staatsamtes der cechoslovakischen Republik. Jahrgang 1923 ff., Prag 1923 ff.

Mörtzsch: Zur Geschichte der Elbeschiffahrt. Dresden 1922.

Nachrichtenblätter des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt e. V., Hamburg 1914 ff.

Napp-Zinn, A. F.: Rheinschiffahrt 1923—1925. Berlin 1925.

— „ —: Grundfragen der deutschen Binnenschiffahrtspolitik, i/Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1925, S. 111 ff.

— „ —: Rheinschiffahrt und Konjunktur, i/Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1926, Heft 4, S. 145 ff.

— „ —: Deutsche Partikulierschiffahrt, i/Wasserstraßenjahrbuch 1926/27, München 1926, S. 148 ff.

Pegel, E.: Die Bedeutung der Binnenumschlagstarife für die Elbschiffahrt, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1924, Heft 8 S. 179 ff.

Peters, M.: Die Elbschiffahrtsakte vom 22. Februar 1922, i/Wasserstraßenjahrbuch 1924, München 1924, S. 239 ff.

— „ —: Artikel „Binnenschiffahrt" und „Elbschiffahrt", i/Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Auflage, Jena 1924 und 1926.

Philipp, R.: Die betriebstechnischen Verhältnisse der sächsischen Häfen Dresden und Riesa und deren rechtliche Stellung zum Staat Sachsen sowie der Deutschen Reichsbahngesellschaft, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1929, Heft 5, S. 188 ff.
Pleißner, E.: Konzentration der Güterschiffahrt auf der Elbe, i/Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Erg. Heft 50, Tübingen 1914.
Rausch: Die Elbehäfen, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1928, Heft 8, S. 220 ff.
Remme, J.: Die Vollendung des Mittellandkanals. Magdeburg 1918.
Roloff, E.: 50 Jahre Elbstrombauverwaltung, i/Zentralblatt der Bauverwaltung, 1916, S. 190 ff.
— „ —: Die Verbesserungen der Schiffahrtsverhältnisse der preußischen Elbe. Magdeburg 1918.
Schiffahrtskalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder. Dresden 1913—1933.
Schmitz, W.: Wirtschaftspolitische Fragen der Binnenschiffahrt. Duisburg 1921.
Schneider, J.: Das Notrecht der Binnenschiffahrt. Berlin 1933.
Schreiber, E.: Eisenbahn und Wasserstraße, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1926, Heft 12, S. 482 ff.
Schulz-Kiesow: Die Krise in der Elbeschiffahrt, i/Wirtschaftsdienst, 1930, Heft 18, 20, 22 und 24.
— „ —: Schifferbörsen und Binnenschiffahrt, i/Wirtschaftsdienst, 1931, Heft 32.
— „ —: Zur Kartellbildung auf der Elbe, i/Hansa, Deutsche Schifffahrts-Zeitschrift, 1932, Heft 6, S. 236 ff.
— „ —: Die Kartellierung der Elbeschiffahrt, i/Wirtschaftsdienst, 1933, Heft 22, S. 726 ff.
— „ —: Die Motorschiffahrt auf der Elbe, i/DVN, Deutsche Verkehrs-Nachrichten, 1933, Nr. 8.
Seibt, G.: Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen, i/Jahrbuch für Gesetzgebung und Verwaltung, 1902, S. 929 ff.
Simon, E.: Ueber die ökonomische Bedeutung der Technik im Verkehrswesen, i/Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1925, Heft 4 und 5.
Suphan: Wasserstraßen und Binnenschiffahrt. Berlin 1902.
Sympher-Soldan: Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben, Band I—III, Berlin 1921 bis 1926.
Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1924 ff., Berlin 1925 ff.
Tecklenburg: Die deutsche Reichsbahn im Rahmen der Verkehrswirtschaft, i/Verkehrstechnische Woche, 1925, S. 535 ff.
Teubert, O.: Die Binnenschiffahrt, Band I und II, Leipzig 1912 und 1918.
— „ —: Die Binnenschiffahrt, 2. Auflage, Leipzig 1932.
Teubert, W.: Aus der Binnenschiffahrtsstatistik, i/Wasserstraßenjahrbuch 1924, München 1924, S. 207 ff.

Teubert, W.: Die Grundlagen der Selbstkostenermittlung in der Binnenschiffahrt, i/Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1925, Heft 1, S. 26 ff.
— „ —: Deutsche See- und Binnenhäfen. Berlin 1930.
Tiessen: Seehafenverkehr und Binnenschiffahrt im Deutschen Reich. Berlin 1925.
— „ —: Verschiebungen im Kohlentransport, i/Technik und Wirtschaft, 1925, S. 193 ff.
Ulrich, F.: Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894.
Wasserstraßen-Jahrbuch. Herausgegeben von Reinhard Zeidler und Franz Ott, Jahrgang 1921 ff., München 1921 ff.
Wendemuth-Böttcher: Der Hafen von Hamburg, Hamburg 1927.
Zulkowsky, E.: Der Stand der Wasserstraßenfrage in der Tschechoslowakei, Reichenberg 1923.
— „ —: Eine Klärung der Wasserstraßenfrage in der Tschechoslowakei, Mitteilungen der Zentrale der tschechoslowakischen Handels- und Gewerbekammern, 1924, Heft 7, S. 279 ff.

Zeitschriften:

„Das Elbeschiff", Rosswein/Sachsen.
„Das Schiff", Wochenschrift für die Förderung der gesamten deutschen Schiffahrt, des Schiffsbaues, Wasserbaues und der Industrie, Berlin.
Der Deutsche Volkswirt, Berlin.
Der Schiffsfrachtendienst, Hamburg.
Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger, Berlin.
Deutsche Schifferzeitung, Berlin.
„Die Elbe", Zeitschrift des Wirtschaftsverbandes für den Regierungsbezirk Magdeburg e. V., Magdeburg.
DVN Deutsche Verkehrs-Nachrichten, Hamburg.
Hafen-Verkehrszeitung, Hamburg.
„Hansa" Deutsche Schiffahrts-Zeitschrift, Hamburg.
Reichsgesetzblatt, Teil I und II, Berlin.
Reichsverkehrsblatt, Berlin.
„Schiffbau", Kleinschiffbau und Schiffahrt, Berlin.
Speditions- und Schiffahrtszeitung, Berlin.
Verkehrstechnische Woche, Berlin.
Wirtschaft und Statistik, Berlin.
Wirtschaftsdienst, Weltwirtschaftliche Nachrichten, Hamburg.
Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin.
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln.
Zentralblatt der Bauverwaltung, Berlin.

Tageszeitungen.

Deutsche Allgemeine Zeitung.
Frankfurter Zeitung.
Hamburgischer Correspondent.
Hamburger Fremdenblatt.
Hamburger Nachrichten.
Industrie- und Handelszeitung.
Magdeburgische Zeitung.
Prager Börsen-Kurier.

Einleitung.

Die örtliche Abgrenzung des Elbegebietes und damit der Elbeschiffahrt bereitet in der Praxis Schwierigkeiten, da der Strom zahlreiche schiffbare Nebenflüsse besitzt und durch Kanäle vielfach mit anderen, vor allem den östlichen Wasserstraßen verbunden ist. Die Arbeit von Pleißner[1]) hat jedoch einen theoretisch wie praktisch brauchbaren Begriff der Elbeschiffahrt herausgebildet. Zur Elbeschiffahrt sind hinzuzurechnen die Schiffahrt auf der Moldau und auf der Saale, „weil ihre Schiffahrt bei der verhältnismäßigen Kürze und wirtschaftlichen Unselbständigkeit der beiden Flüsse nur soweit Bedeutung hat, als sie auch die Elbe berührt[2])". Dagegen scheidet aus den Betrachtungen die Schiffahrt auf den märkischen Wasserstraßen einschließlich der Havel aus. Würde man diese künstliche Abgrenzung nicht vornehmen, so „könnte man sich gezwungen sehen, bei einer Schilderung der Elbeverkehrsverhältnisse auch die der ..... Oder, ja aller ostdeutschen Wasserstraßen mit heranziehen zu müssen[3])". Diese künstliche Abgrenzung findet ihre Berechtigung auch darin, daß die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen den Verkehr der Elbe und der märkischen Wasserstraßen getrennt behandelt.

In der vorliegenden Arbeit wird nur der wichtigste und bedeutendste Zweig der Elbeschiffahrt, die Güterschiffahrt, dargestellt. Die Personenschiffahrt, die nur auf kurze Strecken in der sächsischen Schweiz und an der Unterelbe betrieben wird, im übrigen Lokalverkehr darstellt, scheidet wegen ihrer relativen Bedeutungslosigkeit aus unseren Betrachtungen aus.

Die Güterschiffahrt auf der Elbe ist als eine Verbindung von Fracht- und Schleppschiffahrt zu charakterisieren. An sich ist letztere nur mittelbar an der verkehrsmäßigen Bewältigung des Frachtgüterangebotes beteiligt, doch ist ihr wirtschaftliches Interesse so eng mit der Frachtschiffahrt verbunden, daß beide nicht voneinander zu trennen sind und auch regelmäßig von den größeren Unternehmungen gemeinsam betrieben werden. Denn die gewöhnliche Frachtschiffahrt ist auf der Elbe Sache der Kähne. Güterboote in Form der Dampf- bzw. Motorfrachtschiffe werden mit wenig Ausnahmen, wie später dargestellt wird, nur für die Beförderung von Eil- und Stückgütern verwendet. Die Schleppkähne benutzen bei der Talfahrt in der Regel die natürliche Strömung des Flusses als Fortbewegungskraft. Geschlepppt wird im Talverkehr auf der Elbe im Gegensatz zum Rhein nur dann, wenn

---

[1]) Pleißner, E.: Konzentration der Güterschiffahrt auf der Elbe, i/Zeitschr. f. d. ges. Staatswiss., Erg. Heft 50, Tübingen 1914.
[2]) Pleißner, E. a. a. O. S. 2.
[3]) Pleißner, E. a. a. O. S. 3.

größere Ladungen noch den Anschluß an ausgehende Überseedampfer in Hamburg finden sollen, oder wenn leerer Kahnraum zur Beladung in Hamburg fehlt, was besonders häufig bei Tankschiffen für Öl und Benzin der Fall ist. Stromaufwärts, d. h. bei den Reisen zu Berg, müssen die Kähne immer fremde motorische Kräfte in Anspruch nehmen, die auf der Elbe nur in privaten Schleppern vorhanden sind. Ohne die Schleppschiffahrt ist also auf der Oberelbe die Bergfrachtschiffahrt nicht denkbar; deshalb gehört die erstere ihrem Wesen nach zur Güterschiffahrt.

Neben der Güterschiffahrt betreibt die Elbeschiffahrt auch das Kahnlagergeschäft. Dies ermöglicht ihr bei sehr gedrücktem Frachtengeschäft auf der Elbe, überschüssigen Raum aus dem Verkehr zu ziehen und dem Lagergeschäft zuzuführen, so daß die Frachtsätze für die in Fahrt befindlichen Kähne gehalten werden können. Herrscht starke Raumnachfrage im schwimmenden Lagergeschäft, so kann u. U. das Kahnraumangebot derart verknappt werden, daß die Frachtsätze für das Fahrtgeschäft nicht unerheblich steigen. Im Winter, wenn der Verkehr häufig durch Eisgang unterbrochen wird, ist die Elbeschiffahrt besonders bestrebt, dem Handel Kahnraum zur Lagerung zur Verfügung zu stellen. Die Schiffsbesatzung wird dann bis auf den Steuermann oder Schiffseigner entlassen. Auf diese Weise werden die Mannschaftslöhne gespart. Der Hamburger Handel macht von der außerordentlich billigen und bequemen Lagerungsmöglichkeit weitestgehend Gebrauch. Gelagert werden alle Massengüter, hauptsächlich Getreide. Die Einlagerung erfolgt regelmäßig auf eine bestimmte Anzahl von Tagen. Der Abschluß zur Lagerung wird häufig mit einer Fahrtoption verbunden, d. h. dem Einlagerer ist es freigestellt, nach Ablauf der festen Zeit das Fahrzeug zur Beförderung der eingelagerten Ware ins Binnenland zu benutzen. Der Schiffer erhält dann die Tagesfracht, die an diesem Tage gehandelt wird. Die Fahrtoption kann nicht immer von dem Schiffer angenommen werden, besonders wenn es sich um einen der sogenannten Stamm-Lagerschiffer handelt, der sich speziell auf reine Lagerung eingestellt hat und dann wieder Mannschaft annehmen müßte.

Während früher Schiffe von Nichtuferstaaten zum Betreiben der reinen Flußschiffahrt auf der Elbe einer besonderen Genehmigung bedurften, die in der Regel in Handelsverträgen erworben wurde[4]), bestimmt der Versailler Friedensvertrag in Art. 331[5]) :

> „Es werden für international erklärt: .... die Elbe (Labe) von der Mündung der Vltava (Moldau) ab und die Vltava von Prag ab ....".

Diese Öffnung der Elbe für die Schiffe aller Nationen ohne Einschränkung in den Verkehrsrichtungen findet seine Bestätigung in Art. 12 der Elbeschiffahrtsakte von 1922[6]). Nach Art. 13 der Akte darf eine

---

[4]) Vgl. M. Peters: Die Elbeschiffahrtakte v. 22. 2. 1922, i/Wasserstraßenjahrb. 1924, S. 246.

[5]) Friedensvertrag von Versailles vom 28. 6. 1919, RGBl. 1919, Teil II S. 687 ff.

[6]) Vgl. Elbeschiffahrtsakte vom 22. 2. 1922, RGBl. 1923, Teil II, S. 183 ff.

Benachteiligung der ausländischen Schiffahrt weder auf dem freien Strome noch in den Häfen erfolgen. Die Internationale Elbekommission mit ihrem ständigen Sitz in Dresden, die auch sonst für zahlreiche Angelegenheiten der Elbeschiffahrt zuständig ist[7]), überwacht die Schiffahrtsfreiheit. In der Elbekommission befinden sich 4 deutsche, 2 tschechoslowakische und je ein englischer, französischer, italienischer und belgischer Vertreter.

Die völlige Schiffahrtsfreiheit ergab die Notwendigkeit, in der neuen Elbeakte eingehende Bestimmungen über die Zollbehandlung der Schiffahrt und die Regelung der Durchfuhr auf dem Wasserwege zu treffen. Das geschah in den Art. 15—23. Der Durchgangsverkehr ist frei und darf nicht durch besondere Abgaben belastet werden (Art. 15). Die an der Flußgrenze erhobenen Zölle müssen mit den Zöllen an der trockenen Grenze übereinstimmen (Art. 23). Für die sofortige Erledigung von Zollstreitigkeiten sind durch die Art. 44—47 der Akte „Elbeschiffahrtsgerichte" vorgesehen[8]), deren Zuständigkeit auf alle die Elbeschiffahrt unmittelbar berührenden Streitfälle ausgedehnt worden ist[9]). Zur rechtlichen Erleichterung und Sicherung der tschechoslowakischen Durchfuhr mußte auf Grund des Art. 363 des Friedensvertrages eine Freihafenzone im Hamburger Hafen an die Tschechoslowakei abgetreten werden.

Die Ausübung der Schiffahrt auf der Elbe war früher von mannigfachen Bedingungen abhängig, sei es vom Wohnort oder von der Zugehörigkeit zu einer mit Privilegien ausgestatteten Schiffergilde[10]). Später konnte die Befähigung zur Führung eines Elbeschiffes durch Ablegung einer staatlichen Prüfung erlangt werden.

Über den Erfolg der Prüfung wurde ein Patent ausgestellt. Ein Wechsel der Staatsangehörigkeit brachte das Patent zum Erlöschen[11]).

Heute werden diese Verhältnisse durch die Elbeschiffahrtsakte in den Art. 28—32 und 37 geregelt. Alle auf der Elbe verkehrenden Schiffe und Flöße müssen mit einem Führer bemannt sein, der im Besitz eines Schiffszeugnisses ist. Die Einzelheiten über die Erteilung des Zeugnisses sind auf Grund der in der Elbeake in den Art. 28—32 und 37 gegebenen Richtlinien in der „Reichsverordnung über Elbeschiffer-Zeugnisse vom 2. Juli 1926"[12]) festgelegt. Die Prüfung erstreckt sich auf die Gebiete der Stromkunde, des Schiffsdienstes, der gesetzlichen und Verwaltungs-

---

[7]) Vgl. Peters a. a. O. S. 251.

[8]) In Deutschland sind sie von den Ländern eingerichtet worden.

[9]) Als Berufungsinstanz kann wahlweise das nächsthöhere Landgericht angerufen werden, oder aber die Internationale Elbekommission. Die Kommission entscheidet in der Regel aus den vorgelegten Akten, nur in Ausnahmefällen mündlich.

[10]) Vgl. Burmester, Hugo: Die Elbeschiffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Ihre Entwicklung, Bedeutung, Organisation und Technik. Kiel 1921.

[11]) Vgl. Burmester, H.: Die Entwicklung der Elbschiffahrt, Magdeburg 1926, S. 23 ff.

[12]) RGBl. 1926 Teil II S. 364.

vorschriften, sowie der Wirtschaftskunde. Die Zeugnisse werden nur für die Strecke ausgestellt, die der Bewerber nachweislich befahren hat. Über die Zulassung der Fahrzeuge zur Elbeschiffahrt wird nach Art. 34 der Akte ein Schiffspatent auf Grund der Untersuchung des Schiffes ausgestellt und das Ergebnis eingetragen. Die dort ausgeführten näheren Bestimmungen haben in der von der Internationalen Elbekommission festgestellten „Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung über die Sicherheitsanforderungen, denen See- und Binnenschiffe auf der Elbe genügen müssen", vom 4. Januar 1928[13])", ihren Niederschlag gefunden.

Die Vermessung der Fahrzeuge auf ihre Tragfähigkeit wird auf der Elbe seit 1928 nach der das Schiffsvermessungswesen für das ganze Reich regelnden „Eichordnung für Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen" vom 23. März 1928[14]) vorgenommen. Dieser liegt das am 27. November 1925 in Paris unterzeichnete Internationale Übereinkommen für die Eichung der Binnenschiffe zugrunde, das am 1. Oktober 1927 in Kraft getreten ist[15]).

[13]) RGBl. 1928 Teil II Nr. 2.
[14]) Reichsverkehrsblatt 1928 Nr. 8 S. 19.
[15]) RGBl. 1927 Teil II S. 355 und Nr. 138.

A. Die Grundlagen der Elbeschiffahrt.

I. Der schiffbare Strom.

1. Gegenwärtiger Zustand der Elbe.

Die Elbe als Binnenwasserstraße im technischen Sinne reicht von der Einmündung der Moldau bei Melnik in der Tschechoslowakei bis nach Hamburg[1]). Diese 727 km lange Strecke wird kurz „Oberelbe" genannt, im Gegensatz zur „Unterelbe", d. h. der Elbe stromabwärts von Hamburg bis zur Mündung in die Nordsee. Die „Unterelbe" (140 km) ist keine Binnenwasserstraße. Sie bildet bereits die Anfangsstrecke eines transatlantischen Seeverkehrs; ihr Kleinschiffahrtsverkehr dient nur rein lokalen Bedürfnissen.

Die 108 km lange tschechoslowakische Elbestrecke zeigt die Merkmale eines Gebirgsflusses mit stark wechselnden Gefällen[2]), ebenso die wirtschaftlich für die Elbeschiffahrt bedeutungsvolle 57 km lange Moldaustrecke bis nach Prag[3]). Beide Stromstrecken mußten zwecks Schaffung der für die Schiffahrt erforderlichen Fahrwassertiefe seit 1897 durch Einbau von Wehren und Schleusen kanalisiert werden[4]). Seitdem ist in den kanalisierten Strecken jederzeit eine Wassertiefe von 2,1 m vorhanden. Der Aufstieg nach Melnik erfolgt seit der 1932 in Betrieb genommenen Masaryk - Staustufe am Schreckenstein bei Aussig[5]) in 6 Stufen und in weiteren 7 Stufen auf der Moldau nach Prag[6]). An jeder Staustufe befinden sich eine Kammer- und eine

---

[1]) Von Melnik aufwärts bis Pardubitz soll bis zum Jahre 1938 die Elbe kanalisiert und für 1200-Tonnenschiffe schiffbar gemacht werden. Bisher ist die Kanalisierung der Elbe durch Staustufen oberhalb Melnik bis Neratowicz auf eine Länge von über 12 km vorgetrieben worden. Letztes Ziel dieser Bauten ist die Herstellung eines Elbe-Oder-Donau-Kanals spätestens bis zum Jahre 1960.

[2]) Vgl. Teubert, O.: Die Binnenschiffahrt, II. Aufl. Leipzig 1932, S. 131 ff.

[3]) Prag mit seinem groß angelegten Hafen bildet den Endpunkt der Elbeschiffahrt. Die Moldau oberhalb Prag ist in der Strecke bis Budweis nur für Schiffe von 40—50 Tonnen Tragfähigkeit (Budweiser Zillen) bei mittleren Wasserständen befahrbar. Der Ausbau dieser Strecke für 1000 Tonnenschiffe durch Anlegung von Talsperren ist in Verbindung mit der Errichtung großer Wasserkraftwerke geplant.

[4]) 1893 war die Fahrttiefe auf diesem Elbeabschnitt auf 0,63 m und auf der Moldau auf 0,20 m gesunken. Vgl. Teubert a. a. O., S. 136.

[5]) Vgl. Hafen-Verkehrs-Zeitung, 12. Jahrg. 1932, Heft 12, S. 12.

[6]) Die Masarykstaustufe überwindet ein Gefälle von 7 m, ihr Stau reicht dann bis zur nächsten Staustufe bei Lobositz (20 km oberhalb Aussig).

Schleppzugschleuse. Die 11 m breiten Kammerschleussen mit 2,5 m Einfahrttiefe und 73 m nutzbarer Länge[7]) gestatten bei einer zulässigen Schiffsbreite von 10,4 m das Passieren der größten Elbekähne[8]). Die Schleppzugschleusen sind 146 m lang und 20—22 m breit[9]). Ihre Torweiten betragen aber nur 11 m, so daß die zulässige Schiffsbreite ebenfalls auf 10,4 m beschränkt ist. Die Schleusen sind z. T. nebeneinander, z. T. hintereinander angeordnet. Bei den hintereinander folgenden Schleusen wächst die nutzbare Länge, so daß ein Schleppzug, der infolge der starken Strömung auf diesen Strecken sehr kurz ist, ungeteilt durchgeschleust werden kann. Anders dagegen bei den nebeneinander folgenden Schleusen. Durch das Teilen, Einzeldurchschleusen und Zusammensetzen des Schleppzuges entstehen beträchtliche Zeitverluste, die zusammen mit den Gebühren des Einzeldurchschleusens zu zusätzlichen Kosten führen.

Die kanalisierte Elbe- und Moldaustrecke verursacht allgemein eine Verteuerung und Behinderung der Elbeschiffahrt, insbesondere der tschechoslowakischen. Neben den zu entrichtenden Durchschleusgebühren entstehen Kosten durch den Zeitverlust während des Durchschleusens und durch die Wartezeiten ober- wie unterhalb der Schleusen. Letztere werden um so größer, je stärker der Verkehr an den Schleusen ist.

Auf der freien Elbe, d. h. auf der Elbe 37 km oberhalb der tschechoslowakischen Grenze, vom Schreckenstein abwärts, fallen die angeführten Mehrkosten für die Elbeschiffahrt fort. Bis nach Hamburg fließt der Strom nunmehr mit natürlichem Gefälle[10]). Mit Hilfe von Längswerken[11]) hat man die 121 km lange und ca. 100 m breite sächsische Elbestrecke auf Mittelwasser geregelt[12]). Der teilweise durch das Elbsandsteingebirge fließende Stromabschnitt ist zwar die landschaftlich schönste Gegend der Elbe, aber auch die unbeliebteste bei Schiffahrttreibenden, Verladern und Versicherungsanstalten. Auf der Gebirgsstrecke ereignen sich die meisten Havarien und Verluste, bezw. im Gebirge müssen wegen niederen Wasserstandes häufig Ableichterungen der auf der Bergfahrt begriffenen, im Ladehafen auf einen höheren Wasserstand abgeladenen Kähne vorgenommen werden. Die Kosten hierfür trägt je nach den Frachtabmachungen der Frachtzahler oder der Transportunternehmer selbst.

---

[7]) Eine Verlängerung auf 85 m ist vorgesehen. Vgl. Engels: Die Elbe als Wasserstraße i/Wasserstraßenjahrbuch, München 1924, S. 76.

[8]) Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, Dresden 1932, S. 290.

[9]) Die Schleppzugschleuse der Masarykstaustufe hat eine Länge von 170 m und eine Breite von 24 m.

[10]) Vgl. Engels a. a. O., S. 76.

[11]) Längs- oder Parallelwerke sind Dämme, die vor die Uferlinie vorgeschoben sind und in gleicher Richtung mit ihr verlaufen. Durch einzelne Querbauten sind sie mit dem Ufer verbunden.

[12]) Vgl. Engels a. a. O. S. 77.

Von der sächsich-preußischen Grenze bis nach Hamburg hat man die Elbe, deren Strombreite von 100 m allmählich auf 313 m wächst, mit Hilfe von Buhnen[13]) auf Mittelwasser reguliert[14]).

Die Mittelwasserregulierung des Stromes gilt im allgemeinen als abgeschlossen, so daß bei Mittelwasser die Elbeschiffahrt auf keine nennenswerten Hindernisse mehr stößt. Von Aussig abwärts ist heute eine Mindestfahrwassertiefe von 94 cm vorhanden. Damit ist das von den Elbuferstaaten in der Additionalakte zur Elbe-Schiffahrtsakte vom 13. April 1844 vereinbarte Ziel, eine Mindesttiefe von 94 cm auf der ganzen Elbe von Melnik bis Hamburg zu schaffen, erreicht[15]). Dieser Zustand entspricht aber weder der kleinsten Abflußmenge noch den heutigen Anforderungen der Schiffahrt: bei längerer Trockenheit sinken die Abflußmengen und mit diesen die Wasserstände so stark, daß das Mindestfahrwasser nur noch 60 cm beträgt. Solange man die Schiffahrt mit kleinen Fahrzeugen betrieb, die eine Leertauchtiefe von 20—30 cm aufwiesen, genügte eine Fahrwassertiefe von 60 cm vollkommen. Mit den heutigen, einen Leergang von 40—50 cm aufweisenden Elbekähnen ist jedoch bei einer Tiefe von 60 cm eine gewinnbringende Güterbeförderung nicht mehr durchzuführen, so daß in ungewöhnlich trocknen Sommern die Elbeschiffahrt regelmäßig zum Erliegen kommt. Aufgabe einer durchgreifenden Niedrigwasserregulierung der Elbe muß es daher sein, das Niedrigwasserbett in einer Weiser auszubauen, die allgemein bei Einschränkung des ohne Beeinträchtigung der Schiffahrt noch einengungsfähigen Querschnittes ein tieferes Eintauchen und damit eine größere Ausnutzungsfähigkeit der Elbeschiffe ermöglicht.

Die für die Verkehrsentwicklung und für die Rentabilität der einzelnen Unternehmungen bedeutungsvolle Schiffahrtsdauer schwankt auf der Elbe zwischen etwa 305 und 345 Tagen[16]). Innerhalb eines Normalwasserjahres kann der Schiffsraum eines 1000 t-Schiffes auf der wirtschaftlich wichtigsten Strecke zwischen Hamburg und Magdeburg während des größten Teiles der Schiffahrtsdauer mit mehr als $^3/_4$ der Ladung ausgenutzt werden[17]). Unterhalb Aussig gestalten sich die Schiffahrtsverhältnisse der Elbe unter Zugrundelegung eines 900 t-Schiffes folgendermaßen[18]):

	zulässige Tauchtiefe	im nassen Jahr	im mittl. Jahr	im trocknen Jahr
	cm	Schiffahrtstage		
Vollschiffigkeit	180	213	167	171
$^2/_3$-schiffigkeit	136	294	235	189
$^1/_2$-schiffigkeit	111	343	287	202
$^1/_3$-schiffigkeit	87	357	335	250

[13]) Buhnen stellen Querbauten dar, die vom Ufer aus schwach stromaufwärts gerichtet, bis zur beabsichtigten Einschränkungslinie vorspringen.
[14]) Vgl. Engels a. a. O. S. 77/78.
[15]) Vgl. Engels a. a. O. S. 76.
[16]) Nach Angaben der Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg.
[17]) Mitgeteilt von der Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg.
[18]) Nach Angaben des csl. Schiffahrtsamtes in Prag.

Die Beeinträchtigungen der Schiffahrtsdauer auf der Elbe durch Eisgang und Eisstockungen sind in den letzten Jahrzehnten stark zurückgegangen[19]). Die durchschnittliche Dauer der jährlichen Unterbrechung der Schiffahrt durch Eis und Eisgefahr beträgt heute 60 Tage[20]). Die mittlere Dauer des Eisstandes, d. h. der Zusammenschluß des Treibeises, ist auf 20 Tage zu veranschlagen[21]). Mit Hilfe des Eisbrecherdienstes wird das Eis in kurzer Zeit zum Abtreiben gebracht.

Stark abgenommen haben ebenfalls die Schwierigkeiten bei Hochwasser, da die Strombauten an der Elbe in früheren Jahren größtenteils in das Gebiet der Hochwasserregulierung fielen; geblieben sind in vollem Umfang die Schwierigkeiten bei Niedrigwasser. Dringlichste Aufgabe der Wasserstraßenverwaltung muß daher in Zukunft, wie bereits in anderem Zusammenhang ausgeführt wurde, die Regulierung des Niedrigwassers sein.

Die Wasserstandsverhältnisse auf der Elbe sind dahin zu charakterisieren, daß sich die ersten 4 Monate des Jahres infolge der Schneeschmelze im Riesengebirge durch gute Wasserführung auszeichnen. In der Regel herrscht Vollschiffigkeit, die bei einem Pegel von über + 1,20 m in Magdeburg, über — 1,00 m in Dresden und über + 0,44 m in Aussig eine Abladung der 900- bezw. 1000 Tonnenkähne auf mehr als 1,80 m zuläßt[22]). Mit dem Mai beginnt der Wasserstand infolge der starken Verdunstung und des starken Mehrverbrauchs der Pflanzen während des Sommers zu sinken, bis vor Beginn des Herbstes eine vorübergehende Aufhöhung erfolgt (Johanniwasser). Der November hat in der Regel gute Wasserstände.

Die Schwankungen des Wasserstandes verändern jeweils den Umfang des der Güterschiffahrt zur Verfügung stehenden effektiven Laderaums. Die Veränderung der Räume wiederum hat großen Einfluß auf die Verkehrs- und Frachtgestaltung.

Die von den Pegelstationen täglich angezeigten Wasserstände sind besonders bei gewöhnlichen und niedrigen Wasserständen für die Güterschiffahrt von größter Bedeutung und deshalb bringen die Zeitungen der großen Schiffahrtsplätze, wie Dresden, Magdeburg und Hamburg, täglich die Wasserstände an den Hauptpegeln. Außerdem werden die Wasserstandsmeldungen durch Rundfunk bekannt gegeben. Danach kann die Schiffahrt leicht die für die nächste Zeit zulässige Beladung der Schiffe beurteilen, um so die Tragfähigkeit bestens auszunutzen. Maßgebend sind stets die oberhalb der Ladestelle verzeichneten Pegelstände.

Durch Erfahrung hat man festgestellt, daß bei einem bestimmten

---

[19]) Vgl. Roloff, E., in seinem Aufsatz: 50 Jahre Elbestrombauverwaltung i/Zentralblatt der Bauverwaltung, 1916, S. 192.

[20]) Im einzelnen war die Entwicklung in den letzten Jahren folgendermaßen:

1925	1926	1927	1928	1929	
47	52	54	53	94	Tage.

Mitgeteilt von der Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg.

[21]) Nach Angaben der Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg.

[22]) Nach Angaben der Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg.

Wachsen oder Fallen des Wasserstandes am Aussiger Pegel, also an einem Pegel im Oberlauf der Elbe, die Wirkung davon am Hamburger Pegel, also an einem Pegel des Unterlaufs, nach einer gewissen Zeit und einer gewissen Größe zu erwarten steht. Eine solche Voraussage der Wasserstände ist namentlich beim Eintreten von Hochwasser nicht nur für die Schiffahrt, sondern auch für die Landwirtschaft, für die Beobachtung der Deiche und für die Schutzvorkehrungen in den an der Elbe gelegenen Ortschaften von großer Bedeutung[23]). Um den zu erwartenden Wasserstand an einem bestimmten Orte berechnen zu können, stützt man sich auf der Elbe vorwiegend auf die Abflußmengen des Stromes[24]). Daneben berücksichtigt man ähnliche Wasserstandsverhältnisse in früheren Jahren. Der Hochwasserstand wird 5—6 Tage vorher mit ziemlicher Sicherheit bestimmt. Zu Zeiten der Gefahr besteht außerdem ein amtlicher „Hochwasser-Nachrichtendienst", der täglich die vom Oberlauf eintreffenden Nachrichten telegrafisch oder telefonisch meldet.

Zur Voraussage des Hochwassers und zur richtigen Verwertung der Hochwassernachrichten gehört die Kenntnis von der Fortpflanzungsgeschwindigkeit des Scheitels der Hochwasserwelle, d. h. von den Zeiträumen, die zwischen dem Eintreten des höchsten Wasserstandes an den einzelnen talwärts sich folgenden Pegelstellen liegen. Diese Geschwindigkeit ist auf den einzelnen Stromstrecken und selbst in der gleichen Stromstrecke verschieden, so daß sie nur durch die Erfahrung kennen zu lernen ist. Hohe Flutwellen haben eine größere Fortpflanzungsgeschwindigkeit als niedrige Wellen; die Geschwindigkeit steigt mit wachsender Wassermenge oder wachsendem Gefälle und fällt mit zunehmender Strombreite. Sie nimmt z. B. zwischen Leitmeritz und der Havelmündung von 8,4 bis 2,4 km je Stunde ab, und beträgt unterhalb nur noch 3,0 bis 1,1 km je Stunde[25]).

2. Ausbau der Elbe als Schiffahrtsstraße.

a) Die Notwendigkeit des Ausbaues.

Eine Wasserstraße, die auf die Dauer eine leistungs- und wettbewerbsfähige Güterschiffahrt besitzen soll, muß sich in einem Zustand befinden, der den Anforderungen des Schiffahrtsbetriebes, d. h. das einzelne Fahrzeug möglichst schnell und sicher zum Bestimmungsort zu führen, in höchstem Maße gerecht wird. Dazu sind erforderlich: wenige und schwache Krümmungen zwecks Vermeidung von Umwegen, geringe und gleichmäßige Gefälle, reichliche Strombreite, sichere Fahrbahn, bequeme Häfen und schließlich Vermeidung von Betriebsstörungen durch Niedrigwasser. Wenn auch bei den natürlichen Wasserstraßen diesen Forderungen Hindernisse im Wege stehen, so können und müssen auf der freien Elbe eine Anzahl dieser Bedingungen im Interesse einer leistungsfähigen Schiffahrt verwirklicht werden.

---

[23]) Vgl. Baur: Die langfristige Vorhersage der Witterung und ihre Bedeutung für die Binnenschiffahrt, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1927, Heft 10.

[24]) Mitgeteilt von der Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg.

[25]) Vgl. Teubert a. a. O. S. 244.

Zahlreiche natürliche, örtliche Hindernisse, wie: nur mit großer Vorsicht durchfahrbare Stromengen, Gefällstufen, starke Krümmungen und feste Bänke aus gewachsenem Fels, beeinträchtigen unterhalb der Staustufe Schreckenstein bei Aussig bis zur Havelmündung die Schifffahrt. Zu den natürlichen, örtlichen Schiffahrtshindernissen gesellen sich künstliche, örtliche in Form von Brücken, die infolge unglücklich errichteter Überbauten und Pfeiler nicht nur den Schiffahrtsbetrieb stören, sondern darüber hinaus auch den Abflußprozeß bei Hochwasser erschweren. Die Buckauer- und die Strombrücke in Magdeburg verschlimmern die an sich durch die Stromspaltung überaus schwierigen Schiffahrtsverhältnisse[26]) innerhalb der Stadt Magdeburg derart, daß sich hier laufend Havarien ereignen. Die Bergschleppzüge werden allein durch diese Brücken im Durchschnitt eine halbe Stunde aufgehalten, bei den Talschleppzügen erhöht sich die Wartezeit auf mehr als eine Stunde. Die Marienbrücke und die erst kurz vor dem Kriege erneuerte Augustusbrücke in Dresden sowie die Eisenbahnbrücke in Niederwartha und die Strombrücken in Meißen und Torgau tragen ebenfalls zur Behinderung und damit zur Verteuerung des Schiffahrtsbetriebes bei[27]).

Während bis zur Havelmündung abwärts der Talweg festgelegt werden konnte, ändert er unterhalb Havelort wegen des geringen Gefälles und der leichten Verschiebbarkeit des feinen Sandes noch ständig seinen Lauf[28]). Wandernde Sandbänke und Übergänge verhindern die Ausbildung einer festen Schiffahrtsrinne, was im Sommer zu Schifffahrtsstockungen und im Winter zur Beeinträchtigung der Eisbrecherarbeiten führt. Die Schiffahrtsstockungen treten stets an bestimmten Punkten der Elbe unterhalb Wittenberge, vor allem bei Barförde (Mecklenburgische Elbestrecke) auf. Tagelang müssen dann Kähne und Dampfer infolge der Schiffsansammlungen auf Weiterfahrt warten. Neben der Schiffahrt werden Handel und Industrie des Elbestromgebietes durch derartige Verkehrsstauungen schwer getroffen. Vereinbarte Liefertermine können nicht innegehalten werden, Anschlüse an ausgehende Überseedampfer in Hamburg werden verpaßt, Millionenwerte liegen fest und verursachen hohe Zinsverluste sowie etwaige Quantitäts- und Qualitätsverschlechterungen der geladenen Güter.

Die stärksten Behinderungen des Schiffsbetriebes und die größten Einnahmeausfälle entstehen der Güterschiffahrt auf der Elbe durch die

---

[26]) Bei Magdeburg spaltet sich der Strom in die 6,5 km lange Stromelbe und in die 5,5 km lange alte Elbe. Von der Schiffahrt kann nur die Stromelbe benutzt werden, die aber eine geringere Breite und ein wesentlich stärkeres Gefälle aufweist als die ober- und unterhalb anschließende Flußstrecke. Außerdem wird das Strombett durch mehrere Felsbänke durchquert, von denen der Domfelsen bei kleineren Wasserständen in etwa halber Breite zutage tritt. Vgl. Engels a. a. O S. 78.

[27]) Vgl. Mitteilungen der Elbstrombauverwaltung 1911 bis 1915, Magdeburg 1916, S. 21/22 und Anlage C 3.

[28]) Auf der mittleren Elbe besteht das Flußbett aus Kies, der die Festlegung des Talweges naturgemäß begünstigt.

ungewöhnlich langen Niedrigwasserperioden des Stromes[29]). Man konnte nicht einmal mit halber Ladung fahren[30]) :

1911	bei	303	Schiffahrtstagen	an	172 Tagen
1918	„	339	„	„	150 „
1921	„	246	„	„	151 „
1928	„	349	„	„	148 „
1929	„	293	„	„	151 „
1930	„	365	„	„	139 „

Die geringe Ausnutzungsmöglichkeit des Schiffsraumes führt zu Frachtausfällen, die nicht durch die Kleinwasserzuschläge, welche die Schiffahrtsgesellschaften zum Ausgleich für die weniger beförderte Fracht pro Schiff bei einer Ladetiefe unter 1,5 m erheben, wettgemacht werden. Sollen die Zuschläge die Frachtausfälle decken, so müßten sie bei sinkendem Wasserstand bis auf 300% der Grundfrachten steigen[31]). Die Eisenbahnfrachtsätze unterbinden jedoch eine solche Erhöhung der Tauchtiefenzuschläge. Sobald die Wasserfrachten die Höhe der Eisenbahnfrachtsätze erreichen bezw. überschreiten, wandern die Güter vom Wasserwege auf die Bahn ab.

Weitere Verluste erwachsen der Schiffahrt bei Niedrigwasser aus der längeren Reisedauer der Fahrzeuge infolge Grundberührungen und Fahrwassersperrungen. Während z. B. ein Schleppzug die Strecke Hamburg—Magdeburg bei Normalwasser in 5—6 Tagen zurücklegt, benötigt er für dieselbe Strecke bei Niedrigwasser 20 Tage und mehr Fahrzeit. Für rd. 14 Tage hat also dieser Transport zusätzlich Lohn- und Materialkosten des Schleppers und der Anhänger, sowie Betriebsstoffkosten des Schleppers zu tragen. Zu diesem Mehraufwand gesellen sich die Reparaturkosten für Schiffsbeschädigungen, Rad- und Schrauben-Brüche infolge der Grundberührungen oder der Zusammenstöße, die bei Niedrigwasser auftreten.

Für die Schiffahrt sind langanhaltende Niedrigwasserperioden weiterhin dadurch verlustbringend, daß ein Teil der Verlader infolge der Ungewißheit über die Höhe der Fracht und aus Sorge, ob die der Elbeschiffahrt anvertrauten Transporte auch innerhalb der vereinbarten Lieferzeit ihren Bestimmungsort erreichen, der Elbeschiffahrt den Rücken kehrt. Es besteht die Gefahr einer dauernden Abwanderung von Gütern auf andere Verkehrsmittel, Eisenbahn und Kraftwagen, bezw. einer starken Abwanderung des Verkehrs auf benachbarte Stromgebiete. Massengüter, die infolge der schwierigen Wasserverhältnisse der Elbe elbaufwärts nicht befördert werden können, werden den Weg über Stettin, die Oder aufwärts und über den Verbindungsweg der Elbe und Oder in das Einflußgebiet der Elbe nehmen. So wurden im Sommer 1929 wegen der Wasserschwierigkeiten auf der Elbe 185 000 t englische Kohle über Stettin statt über Hamburg nach dem Inland befördert[32]).

---

[29]) 1929 betrug die Niedrigwasserperiode fast 6 Monate, nur an 74 Tagen konnten die Schiffe voll abgeladen werden. Mitgeteilt von der Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg.

[30]) Nach Angaben der Elbstrombauverwaltung Magdeburg.

[31]) Vgl. Bayer, H.: Die Krise in der Elbeschiffahrt, Rostock 1932, S. 73/74.

80 000 t Phosphate, Schwefelkies und Erze konnten ebenfalls wegen des schlechten Wasserstandes nicht in Hamburg umgeschlagen werden und gingen in vollem Umfange der Elbeschiffahrt verloren[33]). 120 000 t Papierholz, die aus Sowjetrußland nach dem Wirtschaftsgebiet der Elbe verkauft wurden, mußten 1930 wegen der Niedrigwasserverhältnisse der Elbe von Lübeck ab per Bahn befördert werden[34]). Seitdem gelangen diese Holzmengen regelmäßig per Bahn von Sowjetrußland über Polen nach Deutschland zum Versand. Bedeutende Massengüterverladungen fallen also infolge des häufig auftretenden Niedrigwassers für den Transport durch die Güterschiffahrt der Elbe aus. Den starken Rückgang der Holzverladungen fühlt die Elbeschiffahrt besonders, da diese in der Regel zu einer Zeit vorgenommen werden, in der das Schiffahrtsgeschäft sehr ruhig ist.

Neben der Schiffahrt leiden besonders Handel und Industrie des Elbstromgebietes unter den Folgen des Niedrigwassers. Ungewöhnlich lange Niedrigwasserperioden verknappen infolge der geringeren Ausnutzungsmöglichkeit des einzelnen Fahrzeugs das Angebot an Kahnraum derart, daß die Frachtsätze sowohl im Berg- wie im Talverkehr steigen. Außer diesen Mehrausgaben für Frachten, die man beispielsweise für ein Niedrigwasserjahr wie 1929 auf mindestens 15—16 Millionen RM. schätzt[35]), können weitereAusgaben dadurch entstehen, daß die der Elbeschiffahrt anvertrauten Taltransporte nicht mehr rechtzeitig die Überseedampfer in Hamburg erreichen. Bleiben die Transporte irgendwo auf der Elbe liegen, so müssen die Güter unter Kosten auf die Bahn oder Lastwagen umgeladen werden. Im Seehafen verursacht die erzwungene Einlagerung für versäumte Überseedampfer hohe Umschlags- und Lagerkosten. Die nicht rechtzeitige Ablieferung der Güter führt weiterhin zu Zinsverlusten und zu etwaigen Quantitäts- bezw. Qualitätsverschlechterungen. Unter Berücksichtigung dieser Erwägungen arbeiten zahlreiche Unternehmungen der mitteldeutschen Textil-, Papier- und Glasindustrie dauernd mit der Bahn anstatt mit der Elbeschiffahrt[36]). Sie verzichten damit bewußt auf die niedrigen Elbefrachtsätze bei Normalwasser zugunsten der dauernden stabilen Frachten und der fortlaufenden Pünktlichkeit und Sicherheit der Beförderung bei der Eisenbahn.

Bei den Transporten elbaufwärts, die zum großen Teil überseeische Rohstoffe für die mitteldeutsche Industrie bringen, liegen die Verhältnisse bei schlechter Wasserführung der Elbe ganz ähnlich. Die gebundenen Kapitalien und die Zinsverluste sind hier aber infolge größerer Vorratshaltung im Interesse eines kontinuierlichen Produktionsprozesses noch bedeutender. So mußte sich z. B. die mitteldeutsche chemische Industrie 1928 und 1929 mit Rohstoffen, z. B. Phosphaten und

---

[32]) „Die Elbe", 9. Jahrg. 1930, Heft 4, S. 114.
[33]) Zeitschrift f. Binnenschiffahrt 1930, Heft 4, S. 152.
[34]) Vgl. Bayer a. a. O. S. 76.
[35]) „Die Elbe", 10. Jahrg. 1931, S. 418.
[36]) Vgl. Schulz-Kiesow: Die Niedrigwasserregulierung der Elbe, i/Wirtschaftsdienst 15. Jahrg. 1930, Heft 20, S. 841/82.

Chromerz, auch für die Zeit eindecken, in der ein Rohstoffbezug infolge der ungünstigen Verfrachtungsverhältnisse auf der Elbe nur zu untragbar hohen Elbefrachten möglich gewesen wäre[37]).

Die westdeutschen Werke sind infolge der guten Wasserführung des Rheines, die eine derartige Vorratspolitik überflüssig macht, leistungsfähiger als die mitteldeutschen Werke. Die mitteldeutsche chemische Industrie macht sich deshalb immer stärker mit dem Gedanken einer Standortsverlegung vertraut[38]). Ebenso erwägt die bedeutende Mühlenindustrie Mitteldeutschlands, die sich aus dem Getreideumschlag in Dresden, Riesa und Magdeburg entwickelt hat und bisher in erfolgreichem Wettbewerb mit den Mühlen des Rheines und der Oder stand, wegen der schwankenden Leistungsfähigkeit der Elbe eine Verlegung ihres Standortes[39]).

Außer Mitteldeutschland wird die Tschechoslowakei stark von den schwierigen Wasserverhältnissen auf der Elbe betroffen. Bei Wassermangel der freien Elbe können die Schiffe nur dann von der gutregulierten tschechoslowakischen auf die freie Elbe überführt werden, wenn die Verlader starke Leichterungen oder gar wochenlanges Festliegen der Fahrzeuge, bis eine neue Anschwellung des Stromes die Weiterfahrt erlaubt, in Kauf nehmen. Zahlreiche Industrie- und Handelsfirmen der Tschechoslowakei verladen daher ihre Ausfuhrgüter über die Oder. Andere benutzen die billigen polnischen Bahnfrachten über Danzig und Gdingen, sowie die billigen Adriatarife der am Adriaverkehr interessierten Eisenbahnen[40]).

Handel und Industrie des Elbstromgebietes erwachsen durch die mit dem Niedrigwasser verbundenen größeren Schwankungen auf dem Frachtenmarkt nicht nur bedeutende Mehrausgaben, sondern darüber hinaus auch unsichere Grundlagen für ihre Bezugs- und Absatzkalkulationen. Um sich eine feste Kalkulationsgrundlage zu schaffen, versuchen Handel und Industrie deshalb neuerdings das Kleinwasserrisiko ganz auf die Schiffahrt abzuwälzen, indem sie Frachtschlüsse mit den Schiffahrtsgesellschaften nur mit der Klausel „Kleinwasserzuschläge ausgeschlossen" tätigen. Diese Klausel verliert aber ihren Sinn, wenn die Lieferungen durch die Schiffahrt infolge von Niedrigwasser sich solange verzögern, daß Handel und Industrie keine Zeitkalkulation mehr aufstellen können. Dann müssen sie trotz der günstigen Verträge mit der Eisenbahn verladen und dieser Zwang führt dann zu Verlusten, weil man vordem auf Grund der Vertragsschlüsse kalkulierte. Mehrausgaben und unsichere Kalkulationsgrundlagen beeinflussen aber die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmungen im Einflußgebiet der Elbe sehr stark zuungunsten der Unternehmungen benachbarter Stromgebiete und Landesteile. Es droht daher mit der Zeit, falls nicht die Elberegulierung beschleunigt in Angriff genommen wird, eine Standortverlagerung bedeutender Unternehmungen und damit eine Abwanderung des Verkehrs.

---

[37]) Vgl. „Die Elbe", 9. Jahrg. 1930, Heft 4, S. 116.
[38]) ebenda.
[39]) ebenda.
[40]) Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 1930, Heft 4, S. 152.

b) Der Ausbau und seine Bedeutung.

Die im vorhergehenden Abschnitt beleuchteten Zustände auf der Elbe erfordern gebieterisch den tatkräftigen Ausbau des Stromes. Dabei sind die in Angriff zu nehmenden Arbeiten durch die Wasserstraßenverwaltung, der für den Ausbau zuständigen Stelle, auf den einzelnen Teilstrecken verschieden.

Unterhalb Aussig bis zur Havelmündung müssen die angeführten örtlichen, natürlichen und künstlichen Hindernisse beseitigt werden. Starke Krümmungen sind durch Abrundungen und Durchstiche, Brücken mit Strompfeilern durch solche, die die Elbe von Ufer zu Ufer in einem einzigen Bogen überspannen, zu ersetzen. Der gegenwärtig in Angriff genommene Durchstich des „kurzen Wurfes", einer 3 km langen Stromschleife zwischen Coswig und Roßlau, die für die Schiffahrt nicht nur einen Umweg, sondern auch eine schwer zu befahrende Strecke bedeutet, gehört bereits zu den örtlichen Korrektionen auf dieser Strecke. Der etwa 150 m breite und 5 m tiefe Durchstich wird den Schiffahrtsweg auf ungefähr 8—900 m verkürzen.

Unterhalb der Havelmündung müssen zwecks Festlegung des Talweges zunächst die wandernden Sandbänke, deren Ausdehnung sich allmählich verringert, beseitigt werden. 1931 hat man bereits mit der Vertiefung der 4 km langen, seichten Fahrwasserstrecke bei Barförde begonnen. In 4 Jahren soll der Ausbau vollendet sein[41]). Eine zureichende Schiffahrtsrinne wird sich auf der unteren Elbe jedoch erst dann ausbilden, wenn die Strömung durch Abflachung der Talwegkrümmungen und durch Einschränkung des Profils genügend Kraft erhält, das Geschiebe an ungefährlichen Stellen abzulagern.

Außer der örtlichen Verbesserung bezw. Bereinigung der Stromstrecken ist der planmäßige Niedrigwasserausbau der freien Elbe zu betreiben. Hierhin gehört zunächst die Niedrigwasserregulierung der freien Elbe unterhalb der Staustufe Schreckenstein bei Aussig bis zur Staatsgrenze. Der tschechoslowakische Staat will diese Regulierung, für die 90 Mill. Kc. vorgesehen sind[42]), erst 1937 und nur unter der Voraussetzung vornehmen, daß Deutschland auch auf seinem Gebiet die Niedrigwasserregulierung der Elbe durchführt[43]). Der Bau soll nach den bisherigen Plänen bis 1951 erstreckt werden, während die nordböhmischen Interessenten, Schiffahrts- und Industriekreise, die sofortige Inangriffnahme der Arbeiten verlangen. Sie begründen ihre Forderung damit, daß die Kanalisierung der oberen Elbe und der Moldau mit schweren Nachteilen für die freie Elbe verbunden sei. Zunächst würde

---

[41]) Vgl. Zeitschrift f. Binnenschiffahrt 1931, Heft 3, S. 181.

[42]) Der Betrag soll dem Staatsfonds entnommen werden, der von der tschechoslowakischen Regierung durch Gesetz vom 27. März 1931 zur Schiffbarmachung von Flüssen, zum Ausbau von Hafenanlagen, zum Bau von Talsperren und zur Ausnutzung von Wasserkräften geschaffen worden ist. Dem Fonds fließt ein jährlicher Betrag von 500 Mill. Kc. zu. Hiervon entfallen auf die Schiffbarmachung von Flüssen einschl. der Hafenanlagen jährlich 200 Mill. Kc.

[43]) Vgl. Gutachten des Elbebundes: Die wirtschaftliche Bedeutung der Niedrigwasserregulierung der Elbe, Magdeburg 1933, S. 49.

sie häufiger und von höheren Hochwassern heimgesucht werden als zu der Zeit, ehe die alten Überschwemmungsgebiete der oberen Strecken reguliert waren. Daneben aber könne eine Verschlechterung der Niedrigwasserverhältnisse der freien Elbe dadurch eintreten, daß in den kanalisierten Staustrecken und an den Wehren das Wasser stärker verdunstet als im freien Fluß, und daß auf den kanalisierten Strecken das Flußwasser in vermehrtem Maße zur Anreicherung des Grundwassers der Ufer verbraucht wird[44]).

In Deutschland haben die Regulierungsprojekte ihren gesetzlichen Niederschlag in dem Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911, „betreffend die Verbesserung der deutschen Schiffahrtsstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben" gefunden, das in einem Entwurf die Regulierung der Elbe von der deutschen Reichsgrenze gegen Oesterreich bis zur Seevemündung mit einem Kostenaufwand von rd. 90 Mill. Mk. innerhalb einer Bauzeit von 15 Jahren vorsah[45]). Zwecks Finanzierung der Bauten sollten Schiffahrtsabgaben erhoben werden. Oesterreich-Ungarn, die deutsche Elbeschiffahrt und die Handelskammern des Elbestromgebietes weigerten sich aber, der Einführung von Schiffahrtsabgaben zuzustimmen. Oesterreich war wenig am Ausbau der Elbe interessiert, da dadurch die Konkurrenzfähigkeit Hamburgs gegenüber seinem eigenen Hafen Triest gestärkt wurde. Für die Belange der Elbeschiffahrt besonders einzutreten, fühlte sich Oesterreich seit der im Jahre 1903 erfolgten Verpachtung[46]) der „Oesterreichischen Nord-West-Dampfschiffahrtsgesellschaft" an die deutsche „Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.G." wenig verpflichtet. Elbeschiffahrt und Handelskammern befürworteten wohl den Ausbau der Elbe, verlangten aber die Regulierung auf Kosten der Allgemeinheit, da sie der gesamten deutschen Volkswirtschaft zugute komme[47]). Die Opposition Oesterreich-Ungarns und der deutschen Schiffahrtsinteressenten, sowie der Ausbruch des Weltkrieges vereitelten das Inkrafttreten des Gesetzes für die Elbe.

Bei den gegenwärtigen Strombauarbeiten wird der Entwurf von 1911 nach erfolgter Neubearbeitung durch das Reichsverkehrsministerium weitgehend berücksichtigt[48]). Die in dem alten Entwurf vorgesehenen Mindestfahrwassertiefen von 1,10 m oberhalb der Saalemündung und von 1,25 m unterhalb jener müssen aber den durch den Ausbau des Gesamtwasserstraßennetzes bedingten veränderten Verhältnissen angepaßt werden, um insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Stromgebieten und Landesteilen aufrecht zu erhalten. Das bedeutet, daß der Ausbau der Elbe so erfolgen muß, daß auch in den trockensten Jahren eine Mindestfahrwassertiefe von 2 m vorhanden ist[49]).

---

[44]) ebenda.
[45]) Vgl. Engels a. a. O. S. 78.
[46]) Vgl. Pleißner a. a. O. S. 120.
[47]) Vgl. Bayer a. a. O. S. 70 ff.
[48]) Vgl. Arp.: Die Pläne der Reichswasserstraßenverwaltung zur Niedrigwasserregulierung der Elbe, Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 37. Jahrg. 1930, Heft 11, S. 510 ff.
[49]) Vgl. Zeitschr. f. Binnenschiffahrt, 1930, Heft 4, S. 152.

Dem Niedrigwasserausbau dienen Flußbauten. Auf den oberen Elbestrecken bis Halwerten kommen zunächst Zwischenbuhnen zwecks besserer Führung und Zusammenhaltung des Fahrwassers sowie Deckwerke in scharfen Stromkrümmungen in Betracht. Ferner müssen Kopfschwellen gebaut werden, die unter Niedrigwasser in den Strom hineinragen, und sowohl die Stromführung beeinflussen als auch die Flußquerschnitte, besonders an den Übergängen, einschränken und vertiefen. Daneben sind Verbesserungen der Streichlinienführung nötig, insbesondere um falsche Übergänge zu beseitigen. Unterhalb der Havelmündung bestehen die Flußbauten für den Niedrigwasserausbau hauptsächlich in einer Verlängerung der Buhnen mit vorgelegten Kopfschwellen zwecks Einengung der allzu breiten Elbestrecken. Daneben müssen zu weite Buhnenfelder mit Zwischenbuhnen versehen werden[50]).

Seit 1932 werden die angeführten Flußbauten im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung als Notstandsarbeiten verstärkt durchgeführt. Man hat errechnet, daß der Anteil der Löhne an den Kosten für diese Arbeiten rd. 75% ausmacht[51]). Es könnte auch in größerem Ausmaße der freiwillige Arbeitsdienst zu diesen Arbeiten herangezogen werden. Im Buhnenbau und ähnlichen Bauarbeiten ist nur wenig mechanische Arbeit zu verrichten (höchstens bei Baggerarbeiten zwecks Entfernung von Sandbänken), vielmehr ist man auf Handarbeit in stärkstem Maße angewiesen. Die Voraussetzung, Schaffung zusätzlicher volkswirtschaftlicher Werte, für den Einsatz des freiwilligen Arbeitsdienstes, liegt bei den auszuführenden Arbeiten durchaus vor. Die Elberegulierung wird nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Elbeschiffahrt und der an der Elbe liegenden Unternehmungen erhöhen, sondern darüber hinaus in Verbindung mit dem Hochwasserschutz die landwirtschaftliche Erzeugung der an der Elbe gelegenen Gebiete durch Stärkung der Bodenkräfte steigern.

Neben den Flußbauten kommt für den Niedrigwasserausbau der Elbe die Errichtung von Talsperren im Quellgebiet der Saale und in der Tschechoslowakei in Betracht. Die Talsperren haben die Aufgabe, das Hochwasser der Quellflüsse abzufangen und aufzuspeichern, um in Zeiten des Wassermangels der Elbe Zuschußwasser zu liefern, das der Schiffahrt sowohl als auch der Landeskultur zugute kommt.

An der Saale sind zwei Talsperren vorgesehen und zwar die eine bei Hohenwarthe mit 190 Mill. cbm Beckeninhalt und die andere bei den Bleilöchern oberhalb Burgk mit einem Staubecken von 215 Mill. cbm Fassungsvermögen[52]). Die Bleilochtalsperre ist bereits fertiggestellt und am 2. Dezember 1932 als die größte Talsperre des europäischen Festlandes dem Verkehr übergeben worden. Mit dem Bau der Talsperre bei Hohenwarthe hat man noch nicht begonnen. Die Bleilochtalsperre allein kann mit ihrem Stauinhalt von 215 Mill. cbm den jährlichen Wasserzuschuß von 170 Mill. cbm zur Elbestrecke Saalemündung—

---

[50]) Vgl. Teubert a. a. O. S. 135.
[51]) „Das Elbeschiff", 3. Jahrg. 1932, Heft 16, S. 205.
[52]) Sympher-Soldan: Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben, Berlin, Bd. II, S. 275.

Magdeburg zwecks Aufhöhung der Fahrwassertiefe des jetzt in der Regel auf ihr verkehrenden 600 Tonnenschiffes auf 1,95 m Fahrwassertiefe jederzeit sicherstellen[53]). Nach Fertigstellung der Hohenwarthe-Talsperre werden beide Talsperren mit einem Gesamtstauraum von 405 Mill. cbm ohne weiteres die für das zukünftige 1000 Tonnenschiff (2,20 m Fahrwassertiefe) erforderlichen jährlichen Zuschußwassermengen zu derselben Elbestrecke in Höhe von 350 Mill. cbm speichern können.

Neben der Fertigstellung der thüringischen Talsperren ist die Errichtung von Talsperren im Oberlauf der Elbe und an deren Nebenflüssen, z. B. der Beraun, notwendig, um auch der Elbe oberhalb der Saalemündung die erforderliche Mindestfahrwassertiefe zu geben. Geplant ist die Errichtung einer Talsperre im Berauntale unterhalb von Pilsen mit einem Fassungsvermögen von 530 Mill. cbm, aus der in wasserarmen Zeiten der Elbe sekundlich 28 cbm Zuschußwasser zugeführt werden können. Mit dem Bau der Talsperre soll aber erst im Jahre 1952 begonnen werden. Eine kleine Unterstützung der Saaletalsperren werden die Talsperren an der oberen Moldau zwischen Prag und Budweis bringen, von denen zwei in der nächsten Zeit zur Ausführung kommen.

Nach Engels[54]) lassen sich mit Hilfe der Flußbauten und der Anlage von Talsperren an der Saale und in der Tschechoslowakei günstigenfalls folgende Niedrigstwassertiefen herbeiführen:

Strecke:	Wassertiefe in m durch: Flußbauten	Flußbauten und Saaletalsperren	Flußbauten, Saaletalsperr. u. Berauntalsp.	Sohlenbreite m	Spiegelbreite m
Landesgrenze-Saalemündung	1,10	1,10	1,35	43	90
Saalemündung-Ihlekanal	1,60	2,0	2,20	50	115
Ihlekanal-Hamburg	1,40	1,60	1,75	150	220

Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt Strombaudirektor Roloff, Magdeburg[55]), der nach der Fertigstellung der Talsperren mit einer Aufhöhung des Wasserstandes der Elbe auf 1,90 m bei Torgau, 1,79 m bei Magdeburg und 1,70 m bei Hitzacker rechnet. Durch diese Niedrigstwassertiefen würden die Schiffbarkeitsverhältnisse auf der Elbe sich denen des Rheines annähern.

---

[53]) Da die Niedrigwasserzeiten auf der Elbe in der Regel im Juni beginnen, muß bis zu diesem Zeitpunkt der Stausee gefüllt sein. Die Füllung geschieht in den Monaten Januar bis April, d. h. zur Zeit der größten Wasserführung der Saale.

[54]) Engels a. a. O. S. 80.

[55]) Sympher-Soldan a. a. O. S. 275.

Die Höhe der Kosten für den durchgreifenden Niedrigwasserausbau der deutschen Elbe schätzt man auf 120 Mill. RM. Im Vergleich zu Ausgaben, die andere Wasserstraßen verursachen, ist diese Summe gering. Rd. 15% der Kosten für den Bau des Mittellandkanals genügen bereits zum durchgreifenden Niedrigwasserausbau der Elbe[56]). Die sofortige und restlose Durchführung des Werkes, dessen Kosten in keinem Verhältnis zu der Bedeutung des Stromes stehen, dessen Wirtschaftlichkeit ferner im Gegensatz zum Bau neuer Kanäle von vornherein feststeht, ist im Interesse aller an der Elbeschiffahrt beteiligten Kreise als äußerst dringend zu fordern. Um mit größerem Nachdruck als bisher für die Regulierung des Elbefahrwassers eintreten zu können, bildete sich 1929 der „Elbebund", mit dem Sitz in Magdeburg, der in Form von periodischen Kundgebungen die alsbaldige Durchführung der Niedrigwasserregulierung der Elbe und Aufnahme dieses wichtigen Bauwerkes in das vordringliche Bauprogramm des Reichsverkehrsministeriums verlangt[57]). Dem „Elbebund" gehören sämtliche Industrie- und Handelskammern des Elbegebietes[58]) unter Führung der Magdeburger Industrie- und Handelskammer an. Neben dem „Elbebund" setzt sich seit Jahren der „Verein zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oberelbe", mit dem Sitz in Hamburg, tatkräftig für den Niedrigwasserausbau ein[59]).

Im Interesse einer einheitlichen und planmäßigen Durchführung der Niedrigwasserregulierung müßten sich die beteiligten deutschen Uferstaaten zu einem Zweckverband unter Führung des Reiches zusammenschließen. Dieser Strombauverband hätte dann unter Garantie des Reiches und der Länder eine Anleihe aufzunehmen[60]). Im Rahmen des neuen Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung ist ein größerer Betrag für die Niedrigwasserregulierung der Elbe bereitgestellt worden.

Die Elbeschiffahrt müßte trotz ihrer stets ablehnenden Haltung einen Teil der Regulierungskosten wegen der angespannten Finanzlage des Reiches in der Form von Schiffahrtsabgaben aufbringen. An sich schließt Art. 39 der neuen Elbe-Schiffahrts-Akte vom Jahre 1922 die Erhebung von Schiffahrtsabgaben aus, indem er ausdrücklich die Uferstaaten mit allen Kosten für die Unterhaltung und den Ausbau der

---

[56]) Vgl. Bayer a. a. O. S. 65.

[57]) Er übergab im Juni 1933 der Öffentlichkeit das Gutachten: „Die wirtschaftliche Bedeutung der Niedrigwasserregulierung der Elbe". das an Hand von umfangreichem Zahlenmaterial die Dringlichkeit der Elberegulierung nachweist.

[58]) Industrie- und Handelskammer Altona, Berlin, Brandenburg, Erfurt. Halberstadt, Halle, Harburg-Wilhelmsburg, Dresden und Leipzig; Anhaltische Industrie- u. Handelskammer Dessau, Handelskammer für den Freistaat Mecklenburg, Rostock; Handelskammer Hamburg und Lübeck.

[59]) In dem Vorstand des 1914 gegründeten Vereins sind u. a. sämtliche große Elbeschiffahrtsgesellschaften durch ihre Vorstandsmitglieder vertreten.

[60]) Vgl. Schulz-Kiesow: Die Niedrigwasserregulierung der Elbe, i/Wirtschaftsdienst 15. Jahrg. 1930, Heft 20, S. 843.

Elbe belastet[61]). Nach Art. 42 der neuen Elbe-Akte[62]) können aber Schiffahrtsabgaben zwecks Verzinsung und Tilgung der Baukosten für neue Strombauwerke und der durch solche Werke verursachten Mehrunterhaltungskosten erhoben werden, wenn die Internationale Elbe-Kommission ihre Zustimmung gibt. Die Kommission ist bei ihrer Zustimmung[63]) an drei Voraussetzungen gebunden: die Abgaben dürfen nur „ausnahmsweise", nur für „große Verbesserungsbauten" und nur bei „mäßigen Sätzen" erhoben werden (Art. 42). Die Abgaben werden nur von den Schiffen getragen, die aus der Fahrwasserverbesserung Nutzen ziehen. Sie richten sich im Einzelfall nach dem „Wert des geleisteten Dienstes" (Art. 42), d. h. nach dem aus der Verbesserung entspringenden Vorteil. Da die Elbe in gewissen Zeitabschnitten so niedrige Wasserstände besitzt, daß die gesamte Schiffahrt vorübergehend zum Erliegen kommt, so wird es wohl kaum ein der Güterbeförderung dienendes Schiff geben, das nicht aus einer Vertiefung der Schiffahrtsrinne Vorteil zieht.

Eine übermäßige Belastung der Schiffahrt verhütet Art. 42 der Elbe-Akte, der den Ertrag der Abgaben auf die Selbstkosten des Staates beschränkt. Dieses Prinzip der Selbstkostendeckung für die Höhe von Schiffahrtsabgaben findet sich auch im Art. 99 der Deutschen Reichsverfassung, der bestimmt, daß Schiffahrtsabgaben „die zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten nicht übersteigen" dürfen. Auf Grund desselben Artikels werden „auf natürlichen Wasserstraßen .... Abgaben nur für solche Werke, Einrichtungen und sonstige Anstalten" erhoben, „die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind". Eine unnötige Heranziehung der Schiffahrt zur Deckung der Baukosten für die Niedrigwasserregulierung wird weiterhin dadurch unmöglich gemacht, daß das „Gesetz über den Staatsvertrag, betr. den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921[64])" ausdrücklich die Bestimmung enthält, daß das Reich die Gebühren für die Benutzung der Wasserstraßen mit tunlichster Schonung der bestehenden Verhältnisse fortbilden und den Verkehrsbedürfnissen der Länder — namentlich auf dem Gebiet der Rohstoffversorgung — nach Möglichkeit Rechnung tragen soll.

Nach erfolgtem Ausbau der Elbe, d. h. in dem Augenblick, in dem der Strom während der ganzen Schiffahrtsperiode eine leistungsfähige Wasserstraße darstellt, wird ein Mehrverkehr in Höhe von mehreren Millionen Tonnen meist relativ hochwertiger Güter erwartet. Die erst dann möglichen niedrigen und dabei relativ stetigen Frachtraten werden die Konkurrenzfähigkeit der hochentwickelten, zum Weltmarkt aber ungünstig liegenden mitteldeutschen Industrie stärken.

---

[61]) RGBl. 1923, Teil II, S. 183 ff.
[62]) ebenda.
[63]) Zustimmung ist erfolgt, wenn von den zehn Mitgliedern der Kommission sieben die Frage bejahen.
[64]) Sartorius, Sammlung von Reichsgesetzen staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts, 7. Auflage München 1927, Nr. 59, S. 463 ff.

Außerdem wird die Elbeschiffahrt ihren Anteil an der Versorgung der sächsischen und schlesischen Textilindustrie mit Rohstoffen erhöhen können und wieder an der Belieferung Dresdens mit orientalischem Tabak teilnehmen.

Die Handelskammer Hamburg hat berechnet, daß durch die Elberegulierung sich für die Volkswirtschaft eine Frachtersparnis von 25 Mill. RM. im Jahre allein durch teilweise Rückwanderung des Verkehrs auf die Elbe ergeben würde[65]). Für Hamburg allein würde die Elberegulierung im trockenen Jahr folgende Ersparnisse an Schiffahrtskosten nach einer Berechnung des Dr.-ing. Schmidt-Hamburg bringen[66]):

Talsperren allein	Talsperren und Regelung
RM. 940 000	RM. 6 155 000

Der Verkehr würde sich im trockenen Jahr von 7,3 Mill. t auf 9 Mill. t heben. Die Elbeschiffahrt ist befähigt, diesen Mehrverkehr ohne Vermehrung ihres Kahnraumes zu bewältigen. Da während der Niedrigwasserperiode der vorhandene Kahnraum oft monatelang nur zu 25—50% ausgenutzt werden kann und zudem während dieser Zeit regelmäßig Güterandrang herrscht, so ist die Elbeschiffahrt gezwungen, gegenwärtig eine viel zu große Tonnage zu unterhalten.

Die Anpassung des Kahnraumes der Elbe an den Spitzenbedarf in Niedrigwasserjahren führt bis jetzt dazu, daß in Normalwasserjahren ein ganz erheblicher Teil der Elbeflotte überzählig ist. Er drückt auf den Frachtenmarkt und senkt auch für die beschäftigte Flotte die Frachten auf einen Stand, der häufig keine Deckung der Selbstkosten mehr gestattet. Die Elberegulierung wird eine bessere Anpassung des Kahnraumes an den Bedarf — der dann, abgesehen von den Konjunkturschwankungen, einigermaßen konstant bliebe — herbeiführen. Auf diese Weise ließen sich für die Elbeschiffahrt wieder einigermaßen stabile, von den Niedrigwasserverhältnissen unabhängige Frachten erzielen. Das außerordentlich starke Schwanken der Schiffsfrachten gab bisher Anreiz zu Spekulationen auf Kosten der Schiffahrt.

Ferner würde die Niedrigwasserregulierung der Elbeschiffahrt Kostenersparungen und damit Aufbesserung ihrer seit Jahren mangelhaften Rentabilität bringen:

1. durch Fortfall der Zeitverluste, die die Fahrzeuge aller Art bei Niedrigwasser an den Stockungsstellen erleiden. Hierunter fallen tägliche Liegekosten, tägliche Lohn- und Kohlen-Kosten für Unterdampfhalten der Dampfer;
2. durch Fortfall der sonst notwendig werdenden Ableichterungen zwecks Passierens der Stockungsstellen;
3. durch Fortfall der infolge der vielen Bodenberührungen erheblichen Reparaturkosten.

Für die Reichsbahn bedeutet die Regulierung der Elbe keine Kapitalvernichtung, weil eine leistungsfähige Elbewasserstraße neuen

[65]) Vgl. „Die Elbe", 10. Jahrg. 1931, Heft 12, S. 416.
[66]) Vgl. Prof. Leichtweiß: Zur Frage der Elberegulierung, Zeitschr. f. Binnenschiffahrt, 1928, Heft 21.
[67]) Vgl. Schulz-Kiesow: Die Niedrigwasserregulierung der Elbe a. a. O. S. 842.

Verkehr und neue Produktion schaffen würde. Das Argument der Reichsbahn, daß der Ausbau der Elbe zu einer leistungsfähigen Wasserstraße für sie eine Minderung der Frachteneinnahmen bedeute, ist zurückzuweisen[67]). Die allein durch die Elberegulierung möglichen niedrigen und dabei relativ stabilen Frachten werden vielmehr durch Steigerung der Konkurrenzfähigkeit der im Elbegebiet gelegenen Industrie auf dem Weltmarkt zu einer Erhöhung der Güter- und damit auch der Verkehrsmengen führen, die sowohl der Elbeschiffahrt als auch der Reichsbahn zufallen werden.

II. Die Transportmittel.

Bei der Feststellung der Größe des der Elbeschiffahrt dienenden Schiffsparkes ist man zumeist auf Schätzungen angewiesen. Die Deutsche Reichsstatistik erfaßt nur die deutsche Elbeflotte, zu der sie andererseits alle anderen Nebenfahrzeuge, wie Fähren und Bagger, sowie die zahlreichen kleinen Schiffe rechnet, die nur im Lokalverkehr Verwendung finden. Über die Größe und Zusammensetzung der Flotte, die dem Verkehr auf der Oberelbe dient, sagt sie überhaupt nichts aus. Überdies sind die Erhebungsmethoden mangelhaft. In der Vorkriegszeit war für die Zurechnung zu den einzelnen Stromgebieten der Heimatort, in der Nachkriegszeit der Ort des für den Heimatort zuständigen Registergerichtes maßgebend. Keine der beiden Methoden gewährleistet eine einwandfreie Zurechnung, da es viele Schiffe gibt, die regelmäßig in einem anderen als dem ihrem Heimatort entsprechenden Gebiet verkehren.

Die nachfolgenden Untersuchungen waren fast ganz auf private Ermittlungen und Schätzungen angewiesen. Nur der Schiffahrtskalender für das Elbegebiet[1]) lieferte schwache Anhaltspunkte für die vorzunehmenden Schätzungen.

1. Die Kahnflotte.

Das wichtigste Gütertransportmittel auf der Elbe bilden die Frachtkähne. Die Größe des Raumes dieser Schiffe ist maßgebend für die Leistungsfähigkeit der Schiffahrt. Rd. 1 200 000 t Kahnraum finden gegenwärtig in der reinen Elbeschiffahrt Verwendung. Die entsprechende Vorkriegsziffer, für deren Höhe ebenfalls keine genauen Angaben vorliegen, wird auf etwa 1 300 000 t geschätzt[2]).

Für die Verladung nicht flüssiger und einfacher Güter werden gewöhnliche offene und gedeckte Kähne verwendet. Sie stellen innerhalb der Kahnflotte das größte Kontingent. In den gedeckten Kähnen, deren Laderäume außerdem häufig geeignete Vorrichtungen für zollamtlichen Verschluß besitzen, um zollpflichtige Ladung aufnehmen zu

---

[1]) Herausgegeben von H. Grobleben, Erscheinungsort Dresden.
[2]) Vgl. Burmester, H.: Die Entwicklung der Elbschiffahrt, Magdeburg 1926, S. 90.

können (Zollverschlußkähne), werden Güter befördert, die durch Wind, Staub, Regen oder Schnee leiden. Die Zollverschlußkähne dienen insbesondere der Erleichterung und Sicherung der tschechoslowakischen Durchfuhr[3]). Die Ladung der Durchfuhrgut führenden Schiffe mit verschlossenen Laderäumen wird nicht mehr wie früher von den Zollbehörden mit den Ladepapieren verglichen[4]). Der Schiffer braucht nur sein Fahrzeug amtlich verschließen zu lassen; beim Ausgang über die deutsche Grenze unterliegt lediglich die Unverletztheit der Zollverschlüsse einer Kontrolle[5]). Durch diese Einrichtung wird die Reisedauer des Schiffes im Gegensatz zu früher wesentlich verkürzt. Die Beaufsichtigung des Verkehrs und die Bekämpfung des Schmuggels sind jedoch wesentlich erschwert.

Von den auf der Elbe verkehrenden Spezialkähnen, d. h. Schiffen, die zur Beförderung besonderer Güter eingerichtet sind, müssen in erster Linie die in der Regel ganz aus Stahl erbauten Tank- oder Kastenschiffe genannt werden. Ihre Namen haben sie auf Grund ihrer Bauart erhalten. Durch eine Längsschottwand sowie eine Reihe von Querschotten werden die Schiffe in mehrere Kasten (Tanks) geteilt, die durch eine auf dem festen Deck angeordnete Rohrleitung einzeln mit Petroleum, Naphtha, Benzin, Öl, Säure und ähnlichen Flüssigkeiten gefüllt und entleert werden können. Die anhaltende Zunahme der Mineralöltransporte auf der Elbe hat zu einer starken Vermehrung der Tankkähne in den letzten Jahren geführt. Ihre Zahl betrug[6]):

Jahr	Anzahl	Tragfähigkeit
1913	42	26 160 t
1928	65	41 700 t
1930	75	48 950 t

Sie befinden sich ausschließlich im Besitz von Industrie- und Handelsgesellschaften. Daneben fahren mehrere heizbare Tankkähne, die die in Hamburg hergestellten bituminösen Straßenbaustoffe, deren Transport nur in flüssigem Zustand erfolgen kann, gebrauchsfertig elbaufwärts befördern[7]). Kähne mit Kühleinrichtungen dienen dem Transport von böhmischem Bier. Zwischen Hamburg und Berlin verkehren ferner einige Kühlschiffe, die außer 100 t Last im gewöhnlichen Laderaum

---

[3]) Geregelt i. d. Abkommen zwischen d. Deutschen Reich und der Tschechoslowakischen Republik v. 31. 1. 1931, RGBl. 1931, Teil II, Nr. 55.

[4]) Vgl. Peters: Die Elbschiffahrtsakte vom 22. Februar 1922, i/Wasserstraßenjahrbuch München 1924, S. 248.

[5]) Die Vorlegung und Vergleichung der Ladepapiere mit der Ladung dürfen nur in Ausnahmefällen von der Zollbehörde verlangt werden, namentlich dann, wenn infolge eines Unfalles die Verschlüsse zerstört oder die verschlossenen Räume zugänglich geworden sind oder einer Leichterung wegen geöffnet werden müssen. Im letzteren Falle muß eine Liste der umgeladenen Güter vorgelegt werden. Vgl. Peters a. a. O. S. 248.

[6]) Zusammengestellt nach den Angaben im Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, Dresden 1930 und 1931.

[7]) Vgl. Hansa Deutsche Schiffahrts-Zeitschrift, 1925, Heft 15, S. 622.

noch in einem Kühlraum 150 t Gefrierfleisch befördern[8]). Für die Transporte der deutschen Seefischerei werden diese Schiffe bei Bewährung von größter Bedeutung sein. Auf derselben Strecke haben die Vereinigten Berliner Mörtelwerke Spezialkähne zur Beförderung von Sand und Mörtel schwimmen, deren Laderäume trapezförmig gestaltet sind, um das mechanische Entladen durch Becherwerke zu erleichtern.

Die Schiffstypen der auf der Elbe schwimmenden Kähne sind infolge des Zusammenhanges der Elbe mit den märkischen Wasserstraßen und der Oder, sowie auf Grund der geschichtlichen Entwicklung der Verbindungskanäle, mit deren allmählichen Vergrößerung (Breite, Tiefe und Schleusenabmessungen) die größeren Schiffe neben den älteren kleineren vordrangen, außerordentlich vielgestaltig. Neben den auf allen östlichen Wasserstraßen verkehrenden Finow- bezw. Großfinow- und Breslauer-Maß-Kähnen findet man auf der Elbe das auf den märkischen Wasserstraßen beheimatete Berliner Maßschiff, sowie das in seinen Größenverhältnissen durch die Schleusenabmessungen der Saale bedingte Saale-Maßschiff[9]). Für die Elbekähne hat man in dem sogenannten „Elb-Maß bis Prag" die Höchstabmessungen auf 76 × 11 m festgesetzt[10]), was etwa einer Tragfähigkeit von 1200 t bei 2,2 m Tiefgang entspricht. Diese Maße sind für den wirtschaftlichen Betrieb der Elbeschiffahrt nicht immer geeignet, denn wenn auch die Ladung für die Schiffe vorhanden ist, so fehlt häufig der notwendige Wasserstand, der eine volle Abladung ermöglicht. Darüber hinaus ist die Breite von 11 m nicht angebracht, denn schon das Begegnen von Schleppzügen mit nur 10 m breiten Schiffen in der schmalen Kleinstwasserfahrrinne oberhalb der Saalemündung führt häufig zu Schwierigkeiten. Ausgesprochene Elbeschiffe sind Plauer- bezw. Großplauermaßkähne, deren Maße neben der Durchschnittstiefe der Elbe mit Rücksicht auf Wasserstand und Schleusenabmessungen der Kanäle gewählt wurden. Daneben verkehren die aus Böhmen stammenden Zillen, offene, leichte, hölzerne Fluß- und Kanalschiffe (40,2 × 4,6 m, Tragfähigkeit 150—220 t).

Der größte Kahn auf der Elbe besitzt bei einer Abmessung von 84,5 × 11,8 m eine Tragfähigkeit von 1434 t. Dieses Fahrzeug kann nur bei Kohle- und Erztransporten rentable Verwendung finden und wegen seines Tiefganges von 2,65 m und seiner Breite von 11,8 m nur auf der unteren Elbe verkehren. Die Durchschnittsgröße der Elbekähne ist von 414 t im Jahre 1903 auf 527 t im Jahre 1929 ununterbrochen gestiegen[11]). Das Bestreben zur Vergößerung der Schiffe besteht in

---

[8]) ebenda.

[9]) Finow-Maßkahn, 40×4,6 m, 200—250 t Tragf., 1,6 bis 1,8 m Tiefgang; Großfinow-Maßkahn: 41×5,1 m, 300 t Tragf., 1,8 m Tiefgang; Breslauer Maßkahn: 55×8 m, 440—540 t Tragf., 1,5—1,75 m Tiefgang; Berliner Maßkahn: 46×6,6 m, 350 t Tragf., 1,75 m Tiefgang; Saale-Maßkahn: 51×6 m, 412 t Trgf., 1,90 m Tiefg. Nach Angaben der Elbstrombauverwaltung zu Magdeburg und Teubert a. a. O. S. 406 ff.

[10]) Vgl. Engels a. a. O. S. 80.

[11]) Vgl. Hamburgs Handel und Schiffahrt, Hamburg 1926, S. 11, und 1929 S. 8. Seit 1930 nicht mehr veröffentlicht.

der Gegenwart unvermindert fort, um durch Vermehrung des nutzbaren Laderaumes eine Degression der auf eine Tonne Tragfähigkeit entfallenden Kosten für Bau, Unterhaltung, Bedienung, Fortbewegung, Laden und Löschen herbeizuführen. Die Verminderung der Betriebskosten gestattet das Herabsetzen der Frachten, was wiederum eine Stärkung des Wettbewerbes der Elbeschiffahrt gegenüber der Reichsbahn bedeutet. Dem betriebswirtschaftlich richtigen Streben nach der wirtschaftlich und technisch bestgeeigneten Schiffsgröße werden aber durch die natürliche Beschaffenheit der Elbe (Tiefe und Breite des Fahrwassers, Wasserstandsschwankungen, Stromwiderstand, Höhe und Breite der Brücken, Krümmungen des Talweges, Wendungsverhältnisse usw.), durch die Fahrwasser- und Schleusenverhältnisse der benachbarten Wasserstraßen, sowie durch das Ladungsangebot Grenzen gesetzt.

Während man bisher im 1000 Tonnenschiff das kommende Regelschiff der Elbe sah[12]), ist heute dem 700-Tonnenschiff auf Grund verschiedener wirtschaftlicher und praktischer Eigenschaften der Vorzug zu geben. So liegt das Verhältnis zwischen Reisedauer einerseits und Lade- und Löschdauer andererseits bei den in vielen Verkehrsbeziehungen bestehenden kurzen Entfernungen bei dem 700-Tonnenschiff wesentlich günstiger als bei einem Schiff von 1000 t. Dazu kommt, daß das Be- und Entladen des 700-Tonnenschiffes häufig ohne maschinelle Verladevorrichtungen von der Schiffsbesatzung selbst bewirkt werden kann, zumal diese Schiffe im Hafenverkehr leicht beweglich sind und ohne Schwierigkeiten und schnell beim Laden und Löschen verholt werden können. Von größter Bedeutung, besonders für den Kleinschiffer, ist es, daß unter den heutigen Wirtschaftsverhältnissen auf dem Frachtenmarkt eine 700-Tonnenladung viel eher beschafft werden kann, als eine solche von 1000 t. Gelingt es dem Schiffer nicht, seine ganze Ladung von einem Ablader zu erhalten, so ist bei einem 700-Tonnenschiff im Gegensatz zu einem größeren Fahrzeug häufiger die Möglichkeit vorhanden, den restlichen relativ kleinen Raum an derselben Ladestelle mit Gütern eines oder mehrerer anderer Ablader mit dem gleichen oder wenigstens in der Nähe gelegenen Versandziel zu beladen. Nicht unwesentlich ist ferner, daß das 700-Tonnenschiff schwer zugängliche Liegestellen an der Elbe, an denen häufig Baustoffe, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Düngesalze geladen und gelöscht werden müssen, besser aufsuchen kann als größere Fahrzeuge.

Um nach der Eröffnung des Mittellandkanals gegenüber dem Wettbewerb der größeren Fahrzeuge der westlichen Wasserstraßen gerüstet zu sein, ist man in Elbeschiffahrtskreisen bemüht, das 700-Tonnenschiff unter Vermeidung der bisher üblichen Fehler im Bau und in der Formgebung zwecks Verminderung der Bau- und Unterhaltungs-, sowie der Schleppkosten als Regelschiff der mitteldeutschen Wasserstraßen einzuführen. 1930 hat man die Abmessungen und Form des Einheitskahns „Amanda" bekannt gegeben[13]). Das 67 m lange und 8,2 m breite Schiff mit einer Tragfähigkeit von 675—880 t bei

---

[12]) Siehe: Engels a. a. O. S. 80/81.
[13]) Vgl. „Werft, Reederei, Hafen" 1930, Heft 3.

einem Tiefgang von 1,75 bis 2,15 m ist mit eisernem Boden und runder Kimm versehen, um den geringsten Schleppwiderstand zu bieten. Dieses 700-Tonnenregelschiff erhöht infolge seiner geringen Betriebskosten die Widerstandskraft der Elbeschiffahrt gegenüber der Reichsbahn. Diese Widerstandskraft wird noch größer, wenn auf Grund einer einheitlich für die durchgehenden Wasserstraßen aufzustellenden Bauvorschrift, die auch die Übereinstimmung der wichtigsten Ausrüstungsgegenstände zu fordern hätte, die Werften das Fahrzeug im Serienbau herstellen könnten. Der Serienbau, der Sonderwünsche der Einzelbesteller ausschließt, ermöglicht die Normung der nunmehr in großen Eisenwerken in Massenfabrikation herzustellenden Bauteile, so daß Bau- und Unterhaltungskosten des Regelschiffes noch wesentlich gesenkt werden könnten. Bei Reparaturen könnte z. B. das bei der Werft lagernde Ersatzstück sofort geliefert und ohne große technische und kostenverursachende Schwierigkeiten ein- oder aufgebaut werden.

Die gegenwärtige Kahnflotte der Elbeschiffahrt entspricht mit der Mehrzahl der Schiffe nicht mehr den Anforderungen einer leistungsfähigen Schiffahrt. Sie leidet bis auf wenige Ausnahmen unter einer zahlenmäßigen und technischen Veralterung. Selbst unter Berücksichtigung der zahlreichen Abgänge an alten Fahrzeugen, deren Instandsetzung nicht mehr rentabel war, ist das Durchschnittsalter des Kahnparkes der großen Gesellschaften, das vor dem Kriege 15 Jahre betrug, heute um 12—15 Jahre höher anzunehmen, so daß die überwiegende Mehrzahl durchschnittlich ein Alter von 30 Jahren aufweist. Das Durchschnittsalter der im Besitz der Kleinschiffer befindlichen Kähne beträgt sogar mehr als 40 Jahre.

Die technische Veralterung des Kahnparkes erhellt daraus, daß heute noch immer auf der Elbe der Kahn aus Holz bezw. mit Holzboden überwiegt. Mit Rücksicht auf eine größere Widerstandsfähigkeit gegen Grundberührungen, sowie um einen geringen Leertiefgang und eine möglichst große Tragfähigkeit der Kähne bei Niedrigwasser zu erhalten, baute man die Elbekähne bis zum Ausbruch des Krieges entweder ganz aus Holz mit breiten und sehr niedrigen Formen, oder man stellte die Seitenwände aus Eisen her, behielt aber den Holzboden bei. Man nahm an, daß der Holzboden infolge seiner größeren Elastizität Grundberührungen besser aushalten könnte als ein eiserner Boden, der infolge seiner Starre bei dem bei Niedrigwasser nicht zu vermeidenden Grundberührungen sofort Leck springen müßte. Der große Widerstand des hölzernen Bodens, der nach kurzer Zeit wie ein Besen aufgerauht wird, wie die durch diese Bauart bedingte unwirtschaftliche breite Form des Fahrzeuges erhöhen aber den Schleppaufwand gegenüber dem Kahn mit eisernem Boden und spitzer Bauart um 35—40%[14]). Durch die Unwirtschaftlichkeit dieser Kähne sind auch die Schlepplöhne entsprechend höher.

[14]) Bei Schleppversuchen auf dem Oder-Spree-Kanal betrug bei dem Eisenkahn mit Holzboden der Mehraufwand an Kohlen für eine 10stündige Fahrt 6,80 RM.; vollständig hölzerne Kähne erforderten für dieselbe Leistung bis zu 13 RM. Mehraufwand (Hansa 1925, Nr. 38, S. 1462).

Erst seit dem Kriege besteht der Neubau der großen Gesellschaften aus eisernen Kähnen, die sich bisher auch auf der Elbe gut bewährt haben. Die stetige Verbesserung des Fahrwassers verringert die Gefahren der Grundberührung von Jahr zu Jahr, namentlich wenn die Kähne stets wasserstandsgemäß beladen werden. Auch hat sich erwiesen, daß eiserne Kähne dieselbe Widerstandskraft gegen Grundberührungen besitzen und nicht häufiger von Beschädigungen infolge Leckspringens getroffen werden als Kähne mit hölzernem Boden. Während man zunächst die eisernen Kähne mit eckiger Kimm [15]) baute, um ein gutes Talwärtstreiben der Schiffe zu erreichen[16]), bevorzugt man heute die runde Kimm[17]). Auf Grund eingehender, in der Hamburger Schiffsbauversuchsanstalt[18]) an Großmodellen durchgeführter Schleppversuche zur Schaffung eines wirtschaftlichen, einheitlichen Schleppkahnes[19]) hat man festgestellt, daß der Schleppwiderstand bei eisernen Kähnen mit einem Kimmradius von 5 bezw. 50 cm um 5—10 % geringer ist als bei eisernen Kähnen mit eckiger Kimm. Durch die Abrundung der scharfen Kanten des Schiffskörpers wird auch die Steuerfähigkeit verbessert. Gegenüber diesen Vorteilen ist der Nachteil, daß Schiffe mit runder Kimm beim Treiben stromabwärts nicht so stetig auf dem Ruder liegen, in Kauf zu nehmen. Dieser Nachteil ist aber mit 4 % nur äußerst gering.

Um die unrationellen Holzkähne durch eiserne Schiffe zu ersetzen, ist in Schiffahrtskreisen vorgeschlagen worden, den Schlepplohn anstatt wie bisher nach der Tonne Ladung nach der Tonne Widerstand zu bemessen[20]). Dieser Vorschlag, der einen Schlepplohnaufschlag für schlechtgeformte Schiffe darstellt, dürfte für die Elbe undiskutabel sein, da die an sich geringen Anteilfrachten des Kleinschiffers für die allein in Betracht kommende Bergfahrt keine Abzüge von Bedeutung mehr gestatten. Man müßte vielmehr den Inhabern rationell gebauter Kähne Zuschläge auf ihre Anteilfrachten gewähren, derart, daß eiserne Kähne mit runder Kimm den höchsten Zuschlag erhalten. Mit wachsendem Schleppwiderstand würde die Höhe des Zuschlages sinken, so daß z. B. eiserne Kähne mit eckiger Kimm einen geringeren Zuschlag erhalten als Schiffe mit runder Kimm. Von den Schiffahrtsgesellschaften könnten diese Zuschläge infolge der verringerten Schleppkosten ohne Verluste bewilligt werden.

Wenn auch der Kahnraum auf der Elbe gegenüber der Vorkriegszeit kaum eine Vergrößerung erfahren hat, so ist doch infolge

---

[15]) Bei der eckigen Kimm bilden Seitenwand und Boden des Schiffes einen rechten Winkel.

[16]) Kähne mit eckiger Kimm werden nur selten vom Seitenwind aus der Fahrtrichtung getrieben; auch können sie gut über die Übergänge zwischen den Sandbänken steuern.

[17]) Bei der runden Kimm ist die Verbindung zwischen Seitenwand und Boden abgerundet.

[18]) Versuche in der Hamburgischen Schiffsbau-Versuchsanstalt 1929; Werft-Reederei-Hafen 1929, Heft 3.

[19]) Siehe Seite 36 dieser Arbeit.

[20]) Vgl. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1925, S. 30 ff.

struktureller Wandlungen und starker Abnahme des Güterverkehrs und infolge der sprunghaften Ausdehnung der Motorschiffahrt[21]) bei normalem Wasserstand ein Raumüberschuß von 30 % vorhanden[22]). Diese überschüssige Kahntonnage liegt leer und übt einen Druck auf den Frachtenmarkt aus. In Niedrigwasserzeiten werden die Kähne zwar beschäftigt, erbringen aber trotzdem keine Gewinne, da sie dann nur wenig beladen werden können. Angesichts der teilweisen Überalterung und Unwirtschaftlichkeit der Elbekähne ist es möglich, ohne eigentliche Kapitalvernichtung den Kahnraum auf der Elbe durch Abwrackung den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Bedeutet die Verschrottung überflüssiger Tonnage auf der einen Seite Vernichtung bisher selbständiger Existenzen, so führt die Erhaltung des z. Zt. vorhandenen Kahnparkes auf der anderen Seite zu einer auf die Dauer nicht tragbaren Belastung der gesamten Elbeschiffahrt, die auf die Dauer der Reichsbahn zugute kommen wird. Aus Kreisen der Elbeschiffahrt ist daher vorgeschlagen worden, rd. 500 000 t Kahnraum der Elbe, der Oder und der märkischen Wasserstraßen, das sind 12% des gegenwärtigen Bestandes, zum Abwracken zu bringen. Die Schwierigkeiten, die sich der Verwirklichung des Planes entgegenstellen, liegen in erster Linie auf finanziellem Gebiet. Die Mittel für das Abwrackprogramm sollen ohne Inanspruchnahme öffentlicher Gelder bereitgestellt werden. Die Regierung stellt nur Vorschüsse für die Einleitung der Abwrackaktion zur Verfügung. Für die verbleibenden Kähne ist auf eine bestimmte Zeit eine Belastung mit einem bestimmten Betrag pro Tonne vorgesehen, um damit die Finanzierung der Abwrackung sicherzustellen. Der beim Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin, eingesetzte Ausschuß zur Prüfung der Abwrackfrage im Bereich der Elbe, der Oder und der märkischen Wasserstraßen, der aus Vertretern der Groß- und Kleinschiffahrt der beteiligten Stromgebiete besteht, bejaht ebenfalls die Abwrackung in dem dargestellten Umfang. Sie soll auf freiwilliger Grundlage erfolgen, wobei eine Entschädigung bis zu 12 RM. je Tonne bei einem bestimmten Zustand des Schiffes gewährt werden wird[23]). Diese Entschädigung, die den gemeinen Wert der Flotte übersteigt, ist als Anreiz zur Teilnahme an der Abwrackaktion und als zusätzliche Entschädigung für diejenigen Kleinschiffer gedacht, die infolge der Abwrackung in andere Berufe hinüberwechseln müssen[24]).

Eine planmäßige Verringerung der Kahntonnage muß erfolgen, da die von einem Teil der Elbeschiffahrt stets bekämpfte Regulierung der Elbe nur dann Vorteile bringen kann; denn nach erfolgter Niedrigwasserregulierung wird der Spitzenbedarf auf der Elbe stark zurück-

---

[21]) Vgl. Schulz-Kiesow: Die Krise in der Elbeschiffahrt, i/Wirtschaftsdienst, Hamburg, 1930, Heft 18, 20, 22 und 24.

[22]) Vgl. Bayer, H.: Die Krise in der Elbeschiffahrt, Rostock 1932, S. 113.

[23]) Vgl. „Das Elbeschiff", 4. Jahrg. 1933, Nr. 4, S. 49.

[24]) Schiffseigner mit rd. 400 000 t Kahnraum haben sich im Rahmen der freiwilligen Abwrackaktion zur Verschrottung ihrer Kähne gegen angemessene Vergütung gemeldet.

gehen, so daß ein großer Teil des Kahnraumes zu jeder Jahreszeit überschüssig ist und einen dauernden Druck auf den Frachtenmarkt ausüben würde.

Der Mittellandkanal bringt nach seiner Fertigstellung ebenfalls keine Entlastung der Elbe von überschüssiger Tonnage[25]), da ein eigentlicher Verkehrszuwachs für die Elbeschiffahrt nach Fertigstellung des Kanals kaum zu erwarten ist.

2. Die Schlepperflotte.

Die gesamte, der Elbeschiffahrt für den Schleppbetrieb zur Verfügung stehende Schlepperflotte beziffert sich gegenwärtig auf 208 Schiffe mit 92 545 PS. Die durchschnittliche Maschinenstärke der Elbeschlepper beträgt rd. 445 PS.

Gegenüber 1913 hat sich der Bestand weder vergrößert noch vermindert. Während einige der früher auf der Elbe und den benachbarten Wasserstraßen verkehrenden Schlepper seltener verschrottet als nach anderen Wasserstraßen veräußert wurden, sind die wenigen 1914 noch nicht vollendeten Neubauten inzwischen in Betrieb genommen und andere Schlepper von den übrigen deutschen Flüssen nach der Elbe übergesiedelt. Daneben ist eine Anzahl der nach den westlichen Wasserstraßen abgewanderten Schiffe zurückgekehrt[26]). Die gegenwärtig erfolgenden Neubauten führen regelmäßig zur Veräußerung bezw. Verschrottung der entsprechenden Anzahl von veralteten Schleppern.

Wie nachstehende Zusammenstellung erkennen läßt, herrscht bei Unterscheidung der Schlepper nach der Art des Antriebes der Seitenradschlepper, der bei einer Tiefe bis hinunter auf 0,50 m noch mit günstigem Wirkungsgrad arbeitet und auch im Fahrwasser genügend Raum findet, auf der Elbe vor.

Schlepperflotte der Elbeschiffahrt
unter Berücksichtigung der Art des Antriebes[27]):

Art:	Zahl	%	PS	%
Seitenradschlepper	107	51,4	62 907	68
Heckradschlepper	18	8,7	8 980	9,7
Schraubenschlepper	73	35,0	19 448	21,0
Kettenschlepper	10	4,9	1 210	1,3
Insgesamt	208	100	92 545	100

Die durchschnittliche Maschinenleistung der Seitenradschlepper beträgt 580 PS[28]), was einer Zugkraft von rd. 2 900 t entspricht. Drei Seiten-

[25]) Vgl. Schulz-Kiesow: Zur Kartellbildung auf der Elbe, Hansa, Deutsche Schiffahrts-Zeitschrift, 69. Jahrgang, 1932, Nr. 6, S. 236.
[26]) Vgl. Burmester, H., a. a. O. S. 92.
[27]) Zusammengestellt auf Grund privater Ermittlungen. Vgl. Seite 33 dieser Arbeit.
[28]) Das erste Seitenradschiff auf der Elbe, das 1836 in Dienst gestellt wurde, hatte eine Maschinenstärke von 40 PS. Teubert a. a. O. S. 81/82.

radschiffe besitzen mehr als 1000 PS Maschinenstärke und mehr als 5 000 t Zugkraft. Bei 1 200 PS dürfte für die Zukunft auf der Elbe die Grenze der Maschinenleistung liegen. Noch höhere Maschinenstärken erfordern derartig große und damit schwere Maschinen, daß der geringe Tiefgang, den Schleppdampfer im Interesse ihrer Wirtschaftlichkeit besitzen müssen, unmöglich werden würde.

Heckradschiffe, die auf Wasserstraßen mit schmalem Fahrwasser, z. B. auf der Oder, sehr gut arbeiten, haben auf der Elbe, wie die Tabelle erkennen läßt, nur wenig Eingang gefunden, da weder die Steuerfähigkeit noch die Nutzleistung des Schiffes befriedigen[29]). Die Lagerung des Schaufelrades auf den Verlängerungen der Bordwände erfordert ein breites, völlig gebautes Heck, das den Zufluß des Wassers zum Ruder erschwert und die Menge des vom fahrenden Schiff mitgeschleppten Wassers vermehrt. Die eintauchenden Schaufeln erfassen also Wasser, das bereits eine gewisse Geschwindigkeit in der Bewegungsrichtung des Schiffes besitzt. Die Folge davon ist, daß der Schlüpf größer, die Nutzleistung geringer wird. Ein weiterer Nachteil ergibt sich aus dem Umstand, daß im Interesse eines gleichmäßigen Schiffstiefganges der Kessel vorn und die Maschinen hinten im Schiffskörper untergebracht sind. Damit wächst die Gefahr, daß sich die Schiffe in der zu wenig belasteten Mitte durchbiegen.

Schraubenschlepper, die zur Erzielung eines günstigen Wirkungsgrades tiefes Fahrwasser[30]) mit relativ geringer Strömung benötigen, sich dafür aber mit kleinerer Breite begnügen, gelten gegenüber den Seitenschleppern heute als die wirtschaftlicheren und technisch neuzeitlicheren Schiffe[31]). Seit dem Kriege besteht deshalb der Neubau an Schleppern auf der Elbe vorwiegend aus Schraubenschiffen[32]). Während die unbequemen, hohe Aufwendungen an Gewicht und Kosten erfordernden Radkästen der Radschlepper beim Anlegen des Schiffes leicht beschädigt werden, der Wirkungsgrad der Räder ferner schnell abnimmt, wenn die Tauchtiefe des Schiffes, für die sie berechnet sind, verändert wird, außerdem die schweren, daher kostspieligen und mehr Raum und mehr Personal erfordernden Maschinen des Radschleppers Bau und Betrieb des Schiffes verteuern, werden bei den Schraubenschleppern infolge ihrer geringeren Anschaffungs-, Reparatur- und Lohnkosten wesentliche Ersparnisse erzielt. Hinzu kommt, daß das Schraubenschiff, besonders wenn es zwei Schrauben besitzt, kleinere Wellen erzeugt als das Radschiff und dadurch die Beschädigungen der Ufer und der Sohle der Elbe vermindert. Durch die geringe Wellenerzeugung und die kleinere Breite ist das Schraubenschiff besonders für Fahrten auf Kanälen und schmalen Wasserstraßen geeignet, daher herrscht z. B.

---

[29]) Vgl. O. Teubert a. a. O. S. 516 ff.

[30]) Mindesttauchtiefe des Schiffes etwa 1 m, dazu kommen zur Entwicklung einer angemessenen Leistung noch eine geringste Wassertiefe von 0,3 m unter dem Schiffsboden und zum Schutze gegen Luftansaugungen eine entsprechende Wasserdecke über der Schraube.

[31]) Vgl. Teubert, O., a. a. O. S. 626 ff.

[32]) Seitenraddampfer wurden seit 1914 nur 2 mit zus. 1300 PS, Heckraddampfer nur einer erbaut.

im direkten Verkehr zwischen Hamburg und Berlin der Schraubenschlepper vor.

Die durchschnittliche Maschinenstärke der Schraubenschlepper beträgt 266 PS[33]). Sie sind also nicht so leistungsfähig wie die Seitenraddampfer, aber ihre Schleppkraft kann besser ausgenutzt werden. Seitenraddampfer mit ihren wesentlich höheren Betriebskosten müssen im Interesse ihrer Wirtschaftlichkeit mehrere Kähne bergwärts schleppen. Bei dem heutigen geringen Frachtangebot auf der Elbe führt das dazu, daß der Seitenraddampfer entweder längere Zeit zur Zusammenstellung eines die Wirtschaftlichkeit des Schlepperbetriebes gewährleistenden Schleppzuges benötigt oder mit einem oder zwei Anhängern, d. h. ohne Ausnutzung der Kapazität und damit der Kostendegression die Reise zu Berg antreten muß. Der geringere Betriebskosten erfordernde Schraubenschlepper kommt infolge seiner kleineren Leistungsfähigkeit schneller zu seinem Anhang von 2 oder 3 Kähnen und entspricht damit voll und ganz den heutigen Bedürfnissen des Frachtenmarktes auf der Elbe. In der Talfahrt können die Schraubendampfer trotz geringerer Maschinenstärke mehr schleppen als die größeren Seitenraddampfer. Der Grund liegt in den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften. Bei der Talschleppfahrt dürfen auf der Elbe mehrere Kähne bis zu einer Gesamtbreite von 22 m nebeneinander verkoppelt werden. Der höchstens bis 8 m breite Schraubenschlepper kann also 1—2 Kähne längsseits koppeln, während der bis zu 18 m breite Seitenraddampfer gewöhnlich keinen Kahn an die Seite nehmen kann. Da nun die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften bestimmen, daß talwärts bei hohem Wasserstand zwei Längen, bei mittlerem und niedrigem Wasserstand nur eine Länge geschleppt werden dürfen, hat der Schraubenschlepper durch Seitenkoppelung infolge seiner geringeren Breite in der Regel eine ganze Schlepplänge gegenüber dem Seitenraddampfer voraus.

Der Schraubenschlepper mit Oelmotor, der in der Elbeschiffahrt in den letzten Jahren Eingang gefunden hat, zeichnet sich gegenüber dem Schraubenschleppdampfer, dessen Dampfkessel mehrere Stunden vor dem Betrieb unter Feuer gesetzt werden müssen, dessen Dampfanlagen ferner außerhalb der Betriebszeit 20—30% des Brennstoffes verbrauchen, durch stete Betriebsbereitschaft, durch Fortfall von Brennstoffverbrauch während des Stilliegens, sowie durch Ersparnis an Heizern und mitzunehmendem Brennstoffballast aus. Das im Gegensatz zur Kohle weniger Gewicht und Raum beanspruchende Oel verringert den Tiefgang des Motorschleppers. Die Tauchtiefe des Motorschleppers wird ferner durch das geringe Gewicht des verbrauchten Brennstoffs auf einer Reise weniger verändert als bei den Schraubenschleppdampfern, was für den Wirkungsgrad der Schrauben von Vorteil ist. Das Oel, das sich in Behältern in sonst unverwendbaren Räumen unterbringen läßt, kann unter Schonung des Schiffskörpers bequem, sauber und schneller an Bord genommen und auch leichter in seinem Verbrauch nachgeprüft werden als die Kohle. Weitere Vorzüge des Motorschleppers liegen in dem Fortfall des Schornsteins, der den Ausblick

---

[33]) Errechnet aus der Tabelle auf Seite 40 dieser Arbeit.

des Steuermannes nach vorn und hinten hindert, sowie in der Verminderung von Kesselexplosionen.

Die Einführung des Motorschleppers auf der Elbe ist besonders durch die „Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd-A.G." gefördert worden. Sie erbaute 1927/28 den ersten Motorschlepper. Die gute Schleppleistung, der geringe Brennstoffverbrauch, sowie die Ersparnis an Besatzung veranlaßten die Gesellschaft, in den folgenden Jahren 7 ihrer Schraubenschleppdampfer zu Motorschleppern umzubauen[34]). Gegenwärtig besitzt die Gesellschaft bereits 13 Motorschlepper[35]). Bei den übrigen Elbeschiffahrtsgesellschaften findet der Motorschlepper trotz seiner vielen Vorzüge erst allmählich Eingang. Neben den höheren Baukosten und dem teueren Betriebsstoff wird sein Vordringen durch die sehr konservative Einstellung der Elbeschiffahrt sowie durch das Festhalten an der Kohle — besonders an der billigen Braunkohle — mit der auf der Elbe viele Schleppdampfer geheizt werden und mit der ein Teil der Gesellschaften eng verbunden ist, beeinträchtigt.

Die Bedeutung der Kettendampfer, bei denen die Fortbewegung des Schiffes durch eine in dem Fluß liegende Kette bewirkt wird, indem diese mittels Dampfkraft über eine sich ständig drehende Trommel auf dem Schiff läuft[36]), als Schleppkraft auf der Elbe ist ständig zurückgegangen. Während 1875 nach Legung der restlichen Schleppkette von Wittenberge bis Hamburg 30 Kettendampfer den Schleppbetrieb ausübten[37]), sind es gegenwärtig nur noch 6 deutsche und 2 tschechoslowakische Schiffe mit insgesamt 950 PS[38]). Die deutschen Kettendampfer, die sich ausschließlich im Besitz der „Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrt AG., Hamburg", befinden, dürfen auf Grund einer bis zum 31. Dezember 1950 laufenden staatlichen Konzession[39]) die Kettenschleppschiffahrt mit gesellschaftseigner Kette auf der Elbestrecke von Niegripp bis Buckau — um in der Hauptsache die Stromenge in Magdeburg zu überwinden — und von Torgau bis zur tschechoslowakischen Grenze ausüben. Die 2 der „Cechoslovakischen

---

[34]) Vgl. Geschäftsberichte 1928 ff.

[35]) Vgl. S. [illegible] dieser Arbeit.

[36]) Der Ursprung dieser Technik ist in der sogenannten „Warp-Schiffahrt" (Warpen-Werfen) zu suchen, die in früheren Jahrhunderten auf der Elbe aufkam, später auch auf anderen Strömen, z. B. der Donau und der Wolga, ausgeübt wurde. Sie bestand darin, daß man bei der Bergfahrt ein Treidelseil mittels Handkahn eine Strecke stromauf beförderte und dieses an einem Anker im Strom befestigte. Das andere Ende wurde zum Schiff zurückgebracht. Die Schiffsmannschaft sowie für diesen Zweck angeheuerte „Zugknechte" mußten dann das Fahrzeug vorwärtsziehen (Schifferausdruck „melken"). Später benutzte man zum Einholen des Zugseils vom Schiffe aus Dampfwinden. Vgl. Teubert, O., a. a. O. S. 45.

[37]) Das erste Kettenschiff fuhr 1866 auf der 5 km langen Strecke von Buckau bis Magdeburg-Neustadt. Vgl. Teubert, O., a. a. O. S. 84 ff.

[38]) 1927 waren noch 22 Kettenschiffe mit 3 395 PS, 1931 nur noch 13 mit 1 960 PS auf der Elbe in Betrieb. Zusammengestellt nach Angaben im Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, Dresden 1927 ff.

[39]) Vgl. Elbeschiffahrts-Kalender 1932, S. 105.

Elbeschiffahrts-Aktiengesellschaft, Prag", gehörenden Kettendampfer befahren die von der deutschen Grenze bis Lobositz in einer Gesamtlänge von 62 km liegende, gesellschaftseigene Flußkette. Aus der Darstellung geht hervor, daß sämtliche Kettendampfer Strecken befahren, die sich durch starke Strömung auszeichnen. Nur dort ist die Kettenschleppschiffahrt heute noch rentabel.

Wie die Kähne, so sind auch die Schlepper trotz der Neubauten in den letzten Jahren durchweg überaltert. Zum Teil ist das darauf zurückzuführen, daß die auf Grund des Versailler Vertrages an die Tschechoslowakei abgelieferten Schlepper aus den neuesten Jahrgängen entnommen werden mußten. Die Schlepper der großen Elbeschiffahrtsgesellschaften sind durchschnittlich 30 Jahre alt. Allgemein ist aber die Schlepperflotte doch besser erhalten als die Kahnflotte, da der hochentwickelte Schiffs- und Maschinenbau den Einbau von neuen Kesseln und neuen Maschinen, sowie den Umbau von Schleppdampfern in Motorschleppern ermöglichen. Ein Teil der alten Schlepper arbeitet nach erfolgtem Ein- bezw. Umbau durchaus wieder rentabel.

3. Die Güterbootsflotte.

Güterboote, d. h. freifahrende Ladungsschiffe mit eigener Antriebskraft (Selbstfahrer), heute ein gewohntes Bild auf der Elbe, spielten noch um 1900 eine ganz untergeordnete Rolle. Erst die Zunahme der Sammel- und Stückguttransporte, besonders in Richtung Hamburg—Berlin und umgekehrt, führte zur starken Vergrößerung der Güterbootstonnage.

Die Entwicklung der in der Elbeschiffahrt tätigen Güterboote, die auf Grund ihrer Antriebskraft in Dampffrachtschiffe und Motorfrachtschiffe zu scheiden sind, gibt nachstehende Tabelle wieder[40]):

Schiffsart	1913		1927		1932	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Dampffrachtschiffe	97	25 695	108	33 234	106	33 272
Motorfrachtschiffe	—	—	42	11 450	143	65 756
Insgesamt	97	25 695	150	44 684	249	99 028

Danach werden gegenwärtig 249 Schiffe mit insgesamt 99 028 Tonnen beschäftigt; gegenüber 1913 eine Verdreifachung der Fahrzeuge und des Laderaumes. Diese Verdreifachung geht auf Konto der Motorschiffe, die bis 1927 auf 42 Fahrzeuge mit 11 450 Tonnen, gegenwärtig auf 143 Schiffe mit 65 756 Tonnen angewachsen sind[41]), und damit den Bestand an Dampffrachtschiffen übertroffen haben. Erst seit 1924 konnte

[40]) Zusammengestellt auf Grund privater Ermittlungen. Vgl. Seite 33 dieser Arbeit.

[41]) Nicht mitgerechnet sind die dem Lokalverkehr dienenden Motorfrachtschiffe, deren Zahl man auf etwa 70 schätzt. Vgl. Schulz-Kiesow a. a. O. S. 237.

sich bei den Güterbooten der Motor in größerem Umfange auf der Elbe durchsetzen. Der Grund für die späte Ausbreitung lag darin, daß man den notwendigen kleineren Motoreinheiten bis dahin starkes Mißtrauen entgegenbrachte, obwohl die Vorteile des Motorantriebes, geringeres Gewicht und weit bessere Raumausnutzung, bereits bekannt waren[42]). Die Vervollkommnung der für die Binnenschiffahrt verwendbaren Schwerölmotoren, sowie die Kreditbereitwilligkeit der holländischen Hypothekenbanken in den Jahren 1928 bis 1930 führten dann seit 1927 zu der dargestellten Vergrößerung des Motorschiffsbestandes[43]). Güterdampfer sind seit 1925 für die Elbeschiffahrt nicht mehr gebaut worden.

Die Vorteile des Motorfrachtschiffes gegenüber dem Dampffrachtschiff liegen der Hauptsache nach in folgendem:

1. Vergößerung von Laderaum und Tragfähigkeit infolge geringeren Raumbedarfes durch Ersparnis an mitzunehmendem Brennstoffballast und Heizern und infolge geringeren Gewichtes der Maschinenanlage.
2. Verminderung der Betriebskosten infolge Fortfalls der Heizer.
3. Erweiterter Aktionsradius infolge geringeren Brennstoffverbrauchs pro Maschineneinheit.
4. Verbilligung der Bunkerarbeit infolge wesentlich kürzerer Bunkerzeiten.
5. Ständige Fahrtbereitschaft und Ersparnis an Betriebsstoff während der Aufenthalte in den Stationen. Bei Kohlenfeuerung wird dagegen innerhalb 8½ Liegestunden soviel Brennstoff verbraucht wie in einer Fahrtstunde.
6. Keine Beeinträchtigung des beförderten Gutes durch Rauch-, Ruß- oder Kohlenstaubbildung sowie durch Kesselexplosionen.

Während die auf der Elbe beschäftigte Kahn- und Schlepperflotte teilweise überaltert ist, befinden sich die Güterboote technisch vollkommen auf der Höhe. Durch die stürmische Entwicklung der Motorschiffahrt in den letzten Jahren, aus den oben angeführten Gründen, überwiegen die neueren Fahrzeuge. Ältere Dampfer sind teilweise durch Umbau zu Motorschiffen modernisiert worden, wodurch das Ladevermögen bis zu 15 % erhöht und die Brennstoffkosten je Betriebsstunde (die Aufenthalte mitgerechnet) um die Hälfte vermindert werden konnten. Daneben ersetzte man auf vielen Schiffen die alten Schrauben durch neue, für jedes Schiff besonders konstruierte Schrauben, was

---

[42]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 11. Jahrg. 1933, Heft 5, S. 6.

[43]) Die Motorisierung der Elbeschiffahrt wurde nicht zuletzt durch Schaffung eines Netzes von leistungsfähigen Betriebsstoffbezugsquellen stark gefördert. So richtete die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft längs der Elbe, Havel und Saale eine Reihe von Bunkerstationen ein. Die Betriebstoffversorgung der Schiffe geschieht entweder aus feststehenden Tanks, indem vom Schiff aus eine kleine Schlauchleitung an die Tankleitungen angeschlossen wird, oder aus am Hafenufer entlangfahrenden Pferdetankwagen. In Hamburg bildet eine dritte Art der Betriebsstoffversorgung der Schiffe das Dapolin-Tankboot.

wiederum eine Erhöhung der Geschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit der Schiffe um bis zu 10 % zur Folge hatte.

Die Modernisierung und ununterbrochene Motorisierung der Güterflotte hat, wie bereits früher angedeutet wurde, zur Übersetzung des Frachtraumes auf der Elbe geführt. Der schnellere Umlauf der Güterboote vermehrt den zur Verfügung stehenden Frachtraum wesentlich, d. h. mit gleichem Frachtraum können bedeutend mehr Güter befördert werden. Während früher ein Kahn z. B. für eine Reise von Hamburg nach Sachsen bezw. Böhmen und zurück 6—8 Wochen benötigte, können die Güterboote heute in derselben Zeit 5—6 Reisen ausführen[44]). Das hieraus resultierende Überangebot von Frachtraum bei Nichtwachsen der zu befördernden Gütermengen mußte gedrückte Frachten nach sich ziehen. Diese stark fühlbare Belastung der gesamten Elbeschiffahrt wird erst dann ruhen, wenn die dauernd überschüssige und veraltete Kahntonnage abgewrackt ist.

Die Mehrzahl der Güterboote wird in der Linien-Eilgutschiffahrt zur Beförderung hochwertiger Stückgüter verwendet. Die Tragfähigkeit der Eilschiffe schwankt zwischen 200 und 500 Tonnen. Die Geschwindigkeit in der Bergfahrt wird durch Größe und Maschinenleistung der Schiffe bestimmt. Die Eilschiffe der großen Gesellschaften können in beladenem Zustand im Durchschnitt 10 km pro Stunde gegen den Strom fahren. Mindestens die Hälfte der gesamten Güterbootstonnage befährt allein die Strecke Hamburg—Berlin im Eilverkehr. Der gesamte Güterverkehr auf dieser Route beträgt im Durchschnitt 2—2,5 Mill. Tonnen. Hiervon befördern die Eilschiffe durchschnittlich 6—700 000 t[45]). Kein anderer deutscher Strom weist einen so hohen Anteil der Eilschiffahrt am Gesamtverkehr einer Strecke auf, wie die Elbe. Auch auf der Oberelbe nimmt die Bedeutung der Eilschiffahrt ständig zu.

Ursprünglich wurden eilige Sendungen durch besondere Eilschlepperdienste der großen Schiffahrtsgesellschaften ausgeführt; zur Erzielung der erforderlichen Geschwindigkeiten wurden die Dampfer entsprechend geringer belastet. Heute ist der beschleunigte Schleppverkehr noch zwischen Hamburg—Riesa—Dresden und Hamburg—Berlin gebräuchlich, verschwindet aber immer mehr, da er den Anforderungen der Eilgutschiffahrt nicht gerecht zu werden vermag. Dafür liegen aber seine Frachtsätze unter denen des Eilschiffsverkehres.

Die starke Belastung im Kapitaldienst zwingt besonders die neuen, bisher wenig abgeschriebenen Motorfrachtschiffe zur Beschäftigung in der Eilgutschiffahrt, d. h. zum schnellen Umlauf, da während der Liegezeit die Maschinenanlage außer Betrieb ist und dann totes Kapital darstellt. Nur der Schiffskörper kann in Form von Laden und Löschen ausgenutzt werden. Je längere Zeit auf Laden und Löschen entfällt,

---

[44]) Die neuen Motorschiffe der „Cechoslovakischen Elbe - Schiffahrts-A.G., Prag", fahren in 10 Tagen die Strecke Hamburg—Prag und zurück. Vergl. „Der Schiffsfrachtendienst", 10. Jahrg. 1932, Heft 31, S. 3.

[45]) Vgl. Schulz - Kiesow: Zur Kartellbildung auf der Elbe, i/Hansa, Deutsche Schiffahrts-Zeitung, 69. Jahrg. 1932, Heft 6, S. 237/38.

um so mehr wachsen die Selbstkosten der Motorschiffahrt. Zur Erzielung einer Rentabilität ist also das Motorfrachtschiff auf eilige Sendungen angewiesen. Der Betrieb auf verhältnismäßig kurzen hafenreichen Strecken mit lebhaftem Stückgutverkehr würde dabei wegen der steten Betriebsbereitschaft und der Materialersparnis während der Lade- und Löschzeit den günstigsten Einsatz der Motorfrachtschiffe gewährleisten. Auf der Elbe gibt es kaum Streckenteile, die diesen Anforderungen entsprechen, so daß die Eilmotorfrachtschiffe in der Regel auf langen Strecken mit wenigen, verhältnismäßig weit auseinander liegenden Häfen eingesetzt werden, wie z. B. Hamburg—Magdeburg, Hamburg—Prag und Hamburg—Berlin. Um den Charakter der Eilverkehre auf den angeführten Strecken zu wahren, kommt es darauf an, daß die Fahrzeuge nicht gezwungen werden, im Interesse voller Ausnutzung des Laderaumes eine größere Anzahl Zwischenhäfen aufzusuchen. Wird z. B. im Verkehr Hamburg—Berlin auch nur ein Hafen angelaufen, so wächst für den Verlader die Reisedauer um einen Tag. Den Zeitverlust kann man bei entsprechender Witterung und Jahreszeit durch Nachtfahrten wieder ausgleichen, die Progression der Betriebskosten durch Lohnzuschläge infolge Über- und Nachtarbeit bleibt aber bestehen und beeinträchtigt damit die Rentabilität des Transportes. Das Bestreben der Elbeschiffahrt geht im Interesse einer Rentabilitätshebung deshalb dahin, die Motorfrachtschiffe auch zum Schleppen einer gewissen Anzahl von Kähnen einzurichten[46]). Der vereinnahmte Schlepplohn dient dann zur Aufbringung der Kosten für Brennstoff, Besatzung und Verzinsung.

Die stetig wachsende Zahl der Neubauten an Motorfrachtschiffen, besonders von Seiten der Kleinschiffahrt, führte auf der Elbe dazu, daß heute ein Teil der Güterboote auch im ausgesprochenen Massengutverkehr eingesetzt wird[47]). Diese Entwicklung wurde noch dadurch verstärkt, daß ein beträchtlicher Teil der Neubauten eine Größe aufweist, die es nicht ermöglicht, sie in einem Tage zu beladen. Wirkliche Eilstückgüter müssen aber am Tage nach ihrer Einlieferung expediert werden, soll der Charakter der Eilverkehre gewahrt bleiben. Hinzu kommt, daß zahlreiche Fahrzeuge der Kleinschiffahrt nicht die für Eildienste notwendige Geschwindigkeit besitzen (sogenannte „lahme Enten") und nicht dem Charakter der anfallenden Stückgüter entsprechen, um eine schonende Beförderung zu gewährleisten. Solange diese Schiffe große Mengen hochwertiger Massengüter, wie etwa die sehr ausgedehnten Futtermittel- und Brikett-Transporte ,auf verhältnismäßig weite Entfernungen befördern, wird eine Rentabilität für sie gegeben sein. Die Dienste zwischen Hamburg—Breslau, Hamburg—Landsberg, Hamburg—Böhmen, Hamburg—Saale wurden daher wesentlich verbessert. Wenn die Fahrzeuge jedoch Massentransporte geringwertiger Güter ausführen und außerdem das Anlaufen einer ganzen Serie von Häfen in Kauf nehmen müssen, ist ihre Rentabilität in Frage gestellt. Der Betrieb einzelfahrender Motorfrachtschiffe ist, auf den Ladungstonnenkilometer

---

[46]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 10. Jahrg. 1932, Heft 44, S. 20/21.
[47]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst" 11. Jahrg. 1933, Heft 5, S. 6 ff.

berechnet, zwar billiger als der einzelfahrender Dampffrachtschiffe, jedoch wesentlich teurer als der des Schleppschiffahrtsbetriebes[48]). Die geringe Belastung im Kapitaldienst für die heute zum großen Teil abgeschriebenen Kähne verringert die Selbstkosten des Schleppschiffahrtsbetriebes bedeutend und zwingt nicht, wie bei Motorfrachtschiffen, zum größtmöglichen Umlauf. Die Mehrkosten verursachende Schleppkraft kann unabhängig von der Zirkulation der Kähne stets in Bewegung bleiben. Für Massentransporte geringwertiger Güter, die auf billige Beförderung angewiesen sind, wird der Schleppverkehr daher noch auf lange Zeit hinaus die gegebene Beförderungsweise bleiben.

4. Die nationale Verteilung der Flotte.

Die nationale Verteilung der Elbeflotte hat sich seit Kriegsende stark zu Ungunsten der deutschen Betriebe verschoben. Die Hauptursache hierfür ist die auf Grund des Art. 339 des Friedensvertrages erfolgte Ablieferung deutscher Schiffe an die Tschechoslowakei. Durch den Anschluß an die alliierten und assoziierten Mächte besaß dieser Staat einen Anspruch darauf, für seine Transporte auf der Elbe das notwendige Material, Schiffe und Anlagen, ausgeliefert zu erhalten.

Auf Grund des am 14. Juni 1921 von dem im Artikel 339,2 des Friedensvertrages vorgesehenen amerikanischen Schiedsrichters Walter B. Hines nach eingehender Verhandlung[49]) gefällten Schiedsspruches sollte Deutschland an die Tschechoslowakei liefern[50]):

173 000 t Kahnraum,
4 099 t Eildampfer,
15 000 PS Radschlepper,
1 890 PS Hafendampfer,
3 Schwimmkräne, 2 feste Kräne.

Ferner das verpachtete Lagerhaus der Stadt Magdeburg und 350 m Uferstrecke in Magdeburg. Der Schiffspark mußte in gutem Zustande sein und aus den letzten Neubauten ausgewählt werden.

Auf Grund dieses Schiedsspruches und der späteren Nachtragsentscheidungen ging die „Oesterreichische Nord - West - Dampfschiffsfahrts-AG." als Ganzes mit allem am 18. Juni 1921 in ihrem Besitz befindlichen Material auf die Tschechoslowakei über, so daß die Gesellschaft ablieferte[51]):

9	Schleppdampfer	5 025 PS
7	Kettendampfer	930 PS
11	Eildampfer	3 720 PS
		4 099 t
11	Hafenschlepper	1 575 PS
114	Kähne	78 010 t
8	Lagerkähne	3 568 t

[48]) „Der Schiffsfrachtendienst", 11. Jahrg. 1933, Heft 5, S. 6.
[49]) Näheres siehe Burmester a. a. O. S. 97.
[50]) Vgl. Mörtzsch: Zur Geschichte der Elbeschiffahrt, Dresden 1922, S. 31 ff.
[51]) Cechoslovakische Gesetzsammlung 1922, S. 977—982.

49	Schuten	4 509 t
	Schwimmende Hafeneinrichtungen	18 650 t

ferner alle landfesten Anlagen der Gesellschaft.

Ferner mußten abtreten: 3 Elbe-Schiffahrtsgesellschaften[52]):

9	Schleppdampfer	6 940 PS
34	Kähne	25 049 t

die Kleinschiffer der Elbe[53]):

41	Kähne	26 952 t

Insgesamt erhielt die Tschechoslowakei aus dem Bestande der deutschen Elbeschiffahrt also

18	Seitenradschleppdampfer	mit 11 965 PS
12	Hafenschlepper	mit 1 895 PS
11	Eildampfer	mit 3 270 PS
		mit 4 099 t
189	Kähne	mit 130 011 t

die sie alsdann der neugegründeten „Cechoslovakischen Elbe-Schiffahrts-A.G." übertrug[54]).

Gegenwärtig umfaßt die offizielle tschechoslowakische Flagge[55]):

Kahnraum	150 285 t
Schleppkraft	16 905 PS
Güterboote	5 715 t

Bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise ergibt sich ein für die deutsche Elbeflotte noch ungünstigeres Bild. Durch Übergang der Mehrheit des Aktienkapitals der „Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrts-AG." auf die tschechoslowakische Firma Georg Schicht in Aussig muß die früher ein rein deutsches Unternehmen verkörpernde Schiffsgesellschaft heute zur Hälfte als ausländisch angesehen werden. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache stellt sich der tschechoslowakische Anteil der Elbeflotte auf 173 785 t Kahnraum = 14,5 % der Gesamtkahnraumtonnage und auf 24 405 PS Schleppkraft = 26,3 % der Gesamtschleppkraft.

Neben der tschechoslowakischen ist noch die holländische Flagge, jedoch in viel geringerem Maße, in der Elbeschiffahrt vertreten. Die Zahl der gegenwärtig offiziell unter holländischer Flagge fahrenden Kähne beläuft sich auf 6 mit 1 900 t. Wirtschaftlich gesehen, sind ferner die 12 Tankkähne mit 8 400 t der dem Shell-Konzern angegliederten Firma „Rhs. van Ommeren", die offiziell unter deutscher Flagge fahren, aber holländisches Kapital darstellen, zur holländischen Elbe-

---

[52]) Die „Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrts-AG.", die „Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrts-AG.", und die „Elbe"-Dampfschiffahrts-AG.

[53]) Vgl. Burmester, H. a. a. O. S. 98.

[54]) Die neugegründete „Cechoslovakische Oder-Schiffahrts-AG." erhielt neben Schiffen aus der deutschen Oderschiffahrt noch einen Heckraddampfer mit 600 PS aus dem Bestande der Elbeschiffahrt.

[55]) Die „Cech. Elbe-Schiffahrts AG." mit ihrer Tochtergesellschaft „Remorquage" an der Moldau und Elbe G. m. b. H." und Böhmische Kleinschiffahrt.

flotte zu zählen[56]). 10 300 t Kahnraum = 0,9 % der Gesamtkahnflotte auf der Elbe sind hiernach holländisch.

Insgesamt befinden sich vom Schiffsbestand auf der Elbe wirtschaftlich in ausländischen Händen etwa 184 085 t Kahnraum = 15,3 % des Kahnraumes von 1,2 Mill. Tonnen und 24 405 PS Schleppkraft = 26,3 % der 92 545 PS betragenden Schleppkraft. Demgegenüber waren 1913 nur etwa 20 000 t böhmischer Kahnraum[57]) und 3 holländische Kähne mit 1 050 t = 1,62 % der 1,3 Mill. t betragenden Gesamtkahntonnage in ausländischem Besitz. Sämtliche Schiffe der unter österreichischer Flagge fahrenden „Oesterreichischen Nord - West - Dampfschiffahrts-AG." waren wirtschaftlich als deutsche anzusprechen, da die Aktien der Gesellschaft bis auf 19 der deutschen „Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften AG." gehörten. Die Nachkriegszeit hat somit die nationale Zusammensetzung der Elbeflotte außerordentlich stark verändert.

III. Die Umschlagseinrichtungen.

Neben der Beschaffenheit der Wasserstraße und der Flotte bildet der Zustand der Umschlagseinrichtungen die dritte Voraussetzung für eine leistungsfähige Güterschiffahrt. Fortschritte in der Schiffbautechnik und die durch Verbesserungen der Wasserstraße erzielten Vorteile können erst dann der Wirtschaft in dem erwünschten Grad nutzbar gemacht werden, wenn auch zugleich eine entsprechende Leistungssteigerung der Umschlagsanlagen zu verzeichnen ist.

Das Elbeschiff allein als ausschließliches Transportmittel findet man selten, vielmehr sind die einzelnen Haupttransportmittel Elbeschiff, Seeschiff, Eisenbahn und Kraftwagen aufeinander angewiesen. Ihre Verbindung stellt der Umschlag her, der alle Handlungen umfaßt, „die durchgeführt werden, um die Güter an einem Ort aus einem Hauptverkehrsmittel in ein anderes zu schaffen[1])". Zur Durchführung des Umschlags sind landfeste und schwimmende Umschlagseinrichtungen[2]) notwendig, worauf die Güterschiffahrt der Elbe besonders angewiesen ist, da die Elbeschiffe mit Ausnahme der Güterboote[3]) allgemein nur

---

[56]) Die Angaben stützen sich auf private Ermittlungen.

[57]) Vgl. Burmester a. a. O. S. 99. — Nicht berücksichtigt sind hierbei die nur dem Obstverkehr, d. h. dem lokalen Verkehr dienenden böhmischen Schiffe.

[1]) Hellauer, J.: Nachrichten- und Güterverkehr, Kapitel: Umschlags-(Umlade-) Verkehr i/Die Handelshochschule, Berlin, IV. Band, S. 303.

[2]) In weiterem Sinne aber die ganze Hafeneinrichtung.

[3]) Güterboote gebrauchen ein eigenes Ladegerät, da die Schiffe auch unregelmäßig bediente Umschlagsplätze anlaufen und dort die Ladung in kürzester Zeit übernehmen sollen. Wichtig ist weiterhin, daß das Güterboot in den Endhäfen in ganz kurzer Zeit entleert und geladen wird. Zu diesem Zweck arbeitet man häufig nach der Wasserseite hin mit eigenem Geschirr, nach der Landseite aber mit Landkränen und dem Geschirr der vielfach benutzten Lagerkähne.

geringes eigenes Lade- und Löschgeschirr besitzen. Den Vermittlungsort zwischen Land- und Wasserverkehr stellen die Häfen dar.

Durch die Verbesserung der mechanischen Umschlagseinrichtungen sind die Liegezeiten der Schiffe, die einen großen Teil der jährlichen Schiffahrtstage ausmachen, abgekürzt worden. Hatte man in der Elbeschiffahrt bis zum Jahre 1929 die außerordentlich langen liegegeldfreien gesetzlichen Lade- und Löschfristen des Binnenschiffahrtsgesetzes von 1895, die dem seinerzeitigen Stand der Technik entsprachen, als notwendig betrachtet, so ist in den letzten Jahren ein Wandel eingetreten. Die sachlichen und die persönlichen Kosten sind so gestiegen, daß infolge der durch den scharfen Wettbewerb der Eisenbahn verschlechterten Wirtschaftslage und der ununterbrochenen Motorisierung der Elbeschiffahrt immer mehr auf die Abkürzung der Liegezeiten hingearbeitet wird. Die Lade- bezw. Löschfristen betragen seit 1929 nach den Verfrachtungsbedingungen der großen Elbeschiffahrtsgesellschaften bei Beladung des Schiffes im ganzen

bis zu	30 t	1 Tag, früher	2 Tage
„ „	50 t	2 Tage, „	3 „
„ „	125 t	3 Tage, „	4 „
„ „	1000 t	15 Tage, „	18 „
„ „	1200 t und mehr	16 Tage.	

Für jeden Tag, um welchen die Lade- bezw. Löschzeit überschritten wird, hat der Absender bezw. Empfänger Überliegegeld zu zahlen.

Ein Be- und Entladen der Kähne in noch kürzerer Zeit, wie es z. B. auf dem Rhein seit Jahren geschieht, ist gegenwärtig auf der Elbe infolge des mangelhaften Umschlagswesens in einer Reihe der wichtigsten Häfen nicht möglich[4]). Die Umschlagseinrichtungen der größten mittelelbischen Häfen Dresden und Riesa, die auf Grund ihres Verkehrsumfanges hinter Hamburg und Magdeburg folgen, befinden sich teilweise noch im gleichen Zustand wie vor 25 Jahren. Der Magdeburger Hafen besitzt große Anlagen, die durch den gegenwärtigen Verkehr auf der Elbe gar nicht ausgenutzt werden können; doch ist das an sich reichlich vorhandene Umschlagsmaterial veraltet. Ähnlich sind die Verhältnisse im Bereich der Tschechoslowakei. Laube, Aussig und Tetschen weisen keinen einzigen modernen Kran auf[5]). In Laube, einem der bedeutendsten Einfalltore in die Tschechoslowakei, steht für den beträchtlichen Getreideumschlag nur ein Elevator zur Verfügung, so daß an diesem Platz, dessen Umschlag durch die tschechoslowakischen Staatsbahnen betrieben wird, Getreide und Mais regelmäßig noch in Kübeln mit gewöhnlichen Dampfkränen umgeschlagen werden muß. In Tetschen besorgen einige veraltete Dampfkräne, sowie ein veraltetes Hebezeug die Entlöschung. Die Anlagen sind viel zu klein und zu primitiv, um den Umschlagsplatz Laube wirksam entlasten zu können.

---

[4]) Vgl. Schulz-Kiesow: Die Notwendigkeit der Kartellierung der Elbeschiffahrt, i/Wirtschaftsdienst, 15. Jahrg. 1930, Heft 24, S. 1009.

[5]) Die in Laube vorhandenen 21 Uferdrehkräne mit Dampfbetrieb stammen fast alle aus dem vorigen Jahrhundert (mit Baujahren, wie 1873 und 1890).

Diese Plätze weisen daher auch die höchsten Liegezeiten an der Elbe auf. Oft werden hier bis zu 80 Kähne gezählt, die z. T. wochenlang auf ihre Bearbeitung warten[6]).

Nach einem Gutachten der „Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbe-Schiffahrt AG.", Hamburg, über die Lade- und Löscheinrichtungen wichtiger Häfen an der Moldau und an der Elbe, betrugen 1928 im Hafen Laube die reinen Unkosten der durch Warten und langsamen Umschlag im Vergleich zum erstrebten Zustand bedingten 5 900 „Schadenstage" 472 000 RM. Da in diesem Jahr infolge des niedrigen Wasserstandes Kahnraummangel herrschte, hätte die Elbeschiffahrt nach diesem Gutachten bei guten Umschlagsverhältnissen eine Steigerung der Güterverladungen und damit eine Mehreinnahme an Frachten in Höhe von 760 000 RM. erzielt.

Bei der Vernachlässigung der nordböhmischen Häfen dürften auch nationalpolitische Erwägungen mitspielen, indem die tschechoslowakische Regierung bestrebt ist, den Verkehr von Deutsch-Böhmen nach Tschechisch-Böhmen abzulenken[7]). So ist die Leistungsfähigkeit der zentral gelegenen Häfen der Tschechoslowakei — Prag — Hollescho-witz und Melnik — durch den Bau von neuen Hafenbecken, Kaimauern, Speichern und durch Aufstellung zahlreicher Kräne modernster Bauart wesentlich gesteigert worden.

Von den durch das Warten der Kähne entstehenden Verlusten kann die Elbeschiffahrt bei den Warenempfängern nur einen Bruchteil in Form der Überliegegelder wieder hereinbekommen, welche von diesen widerwillig oder gar nicht entrichtet werden, und ein ständiges Streitobjekt zwischen Schiffahrt und Warenempfängern bilden. So wirken diese Überliegegelder als ein starker Faktor gegen den Wassertransport und für den Bahntransport, der zum Übergehen der Durchtransporte auf den Bahnweg führt.

Wirkt das Niedrigwasser im allgemeinen nur zu gewissen Jahreszeiten und nicht immer so stark, wie z. B. 1929 und 1930, so macht sich eine mangelhafte Umschlagstechnik in dem ganzen Betriebsleben und der Rentabilität der Elbeschiffahrt bemerkbar. Die Elbeschiffahrt muß daher an der hochwertigen technischen Ausgestaltung der Umschlagsanlagen interessiert sein. Während heute an den Umschlagsplätzen der Elbe Massenartikel von großer gleichförmiger Stückzahl mit Dampfkran oder Ladebaum ein- und ausgeladen werden, könnten mit Hilfe eines Förderbandes 30—40 % der Umschlagskosten erspart werden[8]). Besonders bei doppelten Schuppen- und Speicherreihen, also längeren Förderwegen, ist diese Art der Bandförderung dem Kran überlegen. Werden die Förderbänder überdacht aufgestellt, so kann das Laden und Löschen auch bei Regenwetter fortgesetzt werden, was eine weitere Einsparung von Liege- und Wagenstandsgeldern zur Folge hätte. Eine erhebliche Verkürzung der Liegezeit könnte sich auch dadurch erzielen lassen, daß man den Kahn gleichzeitig mit 2 Kränen

---

[6]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 10. Jahrg. 1932, Heft 43, S. 3 ff.
[7]) Vgl. Hamburger Fremdenblatt Nr. 165 vom 16. 6. 1931.
[8]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 10. Jahrg. 1932, Heft 22, S. 4.

statt mit einem bearbeitet. Bei dieser Betriebsweise ließe sich bei einem 700-Tonnenschiff die Löschzeit um 5 Tage und bei einem 1000-Tonnenschiff um 7½ Tage verkürzen[9]). Die unvollkommene landfeste Kranbestückung der Elbehäfen könnte man durch schwimmende Kranobjekte ergänzen. Greiferkräne, die im Hamburger Hafen in großer Anzahl schwimmen und dem Umschlag zwischen Elbeschiff und Seeschiff im freien Strom (Stromumschlag) dienen, würden sich gut hierzu eignen, da sie sehr beweglich sind und den Erfordernissen für einen schnellen Umschlag nachkommen. Neben der Entlastung der Kaianlagen würden sie bei fallendem Wasser wertvolle Dienste beim Ableichtern der auf Reise befindlichen Kähne leisten.

Für die Verbilligung und Beschleunigung der Schiffsabfertigung ist weiterhin von größter Wichtigkeit, daß die Umschlagseinrichtungen möglichst mit geringen Aufwendungen an Schlepp- bezw. Bugsierlöhnen und Zeit von den Fahrzeugen aufgesucht werden können. Um die Umladung aus verschiedenen Schiffsräumen ohne Verholen des Kahnes zu ermöglichen, ist erforderlich, daß die landfesten Anlagen ihren Standort längs der Kaimauer verändern können. Im Interesse einer Zeit- und Kostenersparnis müssen ferner außer den landfesten und schwimmenden Umschlagsgeräten rechtzeitig Transportarbeiterkolonnen und die Stauerei zur Verfügung stehen[10]). Bei Schiffen, die an verschiedenen Stellen innerhalb des Hafens laden oder löschen, ist von vornherein die richtige Reihenfolge zu überlegen und für ihre pünktliche Durchführung durch Gestellung von Schleppern Sorge zu tragen. Maßgebend ist die Art der Ladung, die Verschiedenartigkeit der Empfänger und die Stauung der Güter im Kahn.

Der Vorteil eines erfahrenen Arbeiterstammes, die nach Möglichkeit ausgedehnte Anwendung der Stücklohnberechnung und die zweckmäßige Einteilung der Arbeitszeit sind Faktoren in der Gesamtentwicklung des Umschlages, die die Kosten je Tonne bewegten Gutes, damit die Höhe der Umschlagskosten und neben der Anziehungskraft des Hafens und seiner Einträglichkeit die Rentabilität der Elbeschiffahrt entscheidend mit beeinflussen.

Der mit relativ geringen Kosten durchführbare Ausbau der Umschlagsanlagen, sowie die Verbesserung der Umschlagstechnik vermindern die Liegezeit der Schiffe. Dadurch wird die Umlaufsgeschwindigkeit des vorhandenen Kahnraumes und damit die Zahl der jährlichen Reisen, sowie die Ausnutzbarkeit des Hafens und seiner Umschlagsanlagen erhöht[11]). Während man gegenwärtig für das Schiffsmaterial des durchgehenden Berg- und Talverkehrs Hamburg—Riesa—Dresden—

---

[9]) Vgl. Teubert a. a. O. S. 358.

[10]) Dabei ist notwendig, daß der richtige Mann mit Sachkenntnis, die trotz der groben Natur der Arbeit auch hier im einzelnen gefordert werden muß, am richtigen Platz eingesetzt wird.

[11]) Die vergrößerte Umschlagsziffer läßt die Bedeutung eines Hafens als Industrie- und Handelsplatz wachsen, was die Agglomeration wirtschaftlicher Unternehmungen fördert, so daß neben den am Hafenverkehr direkt interessierten Kreisen auch der betr. Kommune finanzielle Vorteile erwachsen.

Aussig—Laube—Tetschen im Durchschnitt mit 6 Rundreisen während der Betriebsperiode des Jahres rechnet, würde die Verbesserung des Umschlages den jährlichen Schiffsumlauf um eine Rundreise vermehren[12]). Das bedeutet einen Zuwachs an Kahnraum von rd. 20 % mit der automatischen Folge der Verringerung der erzielbaren Frachtraten. Auf Grund der niedrigen Frachtsätze könnte die Elbeschiffahrt nicht nur neue Transporte heranziehen, sondern auch einen wesentlichen Teil der durch die Ablehnung der billigeren Zulauffrachten nach deutschen Umschlagsplätzen an der Elbe auf die Eisenbahn abgewanderten Güter zurückgewinnen. Die verkürzte Umschlagsdauer verringert ferner die innerhalb der Gesamtkosten des Wassertransportes eine große Rolle spielenden Umschlagskosten, deren Höhe gegenwärtig zur eigentlichen Transportleistung und der Vergütung hierfür in gar keinem Verhältnis stehen — und gewährleistet das Innehalten von Transportterminen, so daß die Neigung der Absender, den Wasserweg zu benutzen, weiterhin erhöht wird. In wenigen Jahren würde der steigende Güterverkehr in die zu große Tonnage, die zunächst Reserveraum für den Spitzenbedarf darstellt, hineinwachsen.

Für die Elbeschiffahrt wird die Verbesserung des Umschlages ähnlich wie die Niedrigwasserregulierung jedoch nur dann Gewinn bringen, wenn vorher das gegenwärtige Überangebot an veraltetem Kahnraum abgewrackt wird. Die niedrigen Frachten, die sich unter dem Druck des neuen, durch beschleunigten Umlauf entstehenden Angebotes an Kahnraum bilden werden, gewährleisten der Elbeschiffahrt eine Rente, weil nach der Abwrackung des alten Kahnraumes der relativ moderne Kahnpark eine wesentliche Senkung der Betriebskosten, speziell der Schleppkosten, ermöglicht.

Eine Forderung, die Handel und Industrie an die Umschlagseinrichtungen stellen, ist deren Anpassung an die Güterart. Das Gut soll durch den Umschlag weder Quantitäts- noch Qualitätsverschlechterungen erleiden. Wird z. B. Sack- oder Ballengut mit dem Kran umgeladen, so sind keine Haken oder Krampen, wodurch Risse und Löcher entstehen, sondern umgelegte Seilschlaufen zu verwenden. Noch vorteilhafter gestaltet sich das Be- und Entladen von Ballen-, Sack- und auch Stückgut, wenn man das Ladegut auf bewegliche Pritschen legt. Stückkohlen und Erze werden, wenn man nur die Schonung des Gutes im Auge hat, trotz sonstiger Mängel im Wettbewerb besser mit dem Greiferkran, statt mit Kippereinrichtungen umgeladen. Ein guter Greifer nimmt die Kohlen nur durch die Wirkung seines Gewichtes auf, ohne mit Gewalt herabzufallen und die Kohle zu zertrümmern. Das sachte Aufsetzen schont nicht nur das Gut, sondern auch den Greifer und den Schiffsboden. Eine noch größere Schonung der Kohle gewährleistet die Verwendung von Klappkübeln, die auch das Mischen der Kohle erleichtern. Braunkohlenbriketts, deren Transporte wachsende Bedeutung für die Elbeschiffahrt erlangen, sind am zweckmäßigsten durch

---

[12]) Vgl. Förster, E.: Die Elbeschiffahrt unter dem Einfluß ihrer Umschlagstechnik. Jahrb. der Schiffsbautechnischen Gesellschaft, 31. Bd., Berlin 1930, S. 268.

Förderband und Becherwerk nach dem Patent von Stachelhaus zu entladen[13]).

Für die Entladung von losem Getreide eignen sich besonders gut Sauglufttheber, d. s. gelenkige, biegsame Rohre, die unten mit besonderen Saugköpfen versehen sind, weil durch die Fortbewegung in geschlossenem Rohr Witterungseinflüsse vermieden werden. Mit dem biegsamen Ende des Saugrohres kann man ferner in alle Ecken der Laderäume gelangen, so daß jede Trimmarbeit fortfällt. Das oftmals schon in Hamburg erwärmt ankommende Getreide kühlt sich bei dieser Entladung mittels Sauglufttheber, die in diesem Fall auf Prähmen errichtet sind, um zwischen Seedampfer und Elbekahn liegen zu können, ab, da die äußere Luft mit dem Getreide durch die Rohrleitung mit großer Geschwindigkeit nachströmt. Eine neue Erwärmung des Getreides auf dem anschließenden Elbetransport verschwindet in der Regel durch den langen Weg, den das Getreide vom Elbekahn durch das Becherwerk, die Wage über die Transportbänder bis nach einem Schüttboden oder Silo zurückzulegen hat. Der Kaliumschlag, bei dem die Verhältnisse ähnlich liegen, paßt durch die Empfindlichkeit, die Verschiedenartigkeit der Behandlung und Weiterbeförderung des Gutes, als auch durch die Schnelligkeit des Umschlages schlecht in den Rahmen der allgemeinen Hafeneinrichtungen hinein. Es entsprach daher durchaus den Bedürfnissen des Kalihandels, daß man für die Kalitransporte, die für die Elbeschiffahrt von größter Bedeutung sind, einen Kaliumschlagshafen in Harburg-Kattwyck neu erbaute, den 1928 das Deutsche Kalisyndikat in Betrieb genommen hat. Die Lagerstätten bieten Raum für 100 000 t Kalisalze[14]).

Für den Umschlag leicht verderblicher Waren, wie Fleisch, Fisch, Butter, Eier, Obst und Südfrüchte, ist Voraussetzung, daß Kühlhäuser mit ausreichender Lüftung und richtiger Temperatur — im Sommer Kühlung, im Winter Heizung — vorhanden sind.

Eine geringere Beanspruchung des Ladegutes, sowie teilweiser Fortfall und Normalisierung der Verpackung könnten erreicht werden, wenn die Elbeschiffahrt ihre Kähne mit Behältern (Containern), d. s. Hilfsmittel des Transportwesens, die den Verkehr der Güter von Haus zu Haus übernehmen und bei der Reichsbahn seit Jahren mit Erfolg verwendet werden, ausrüsten würde. Besonders für die Zunahme der Wassertransporte empfindlicher und höherwertiger Erzeugnisse, wie Glas, Porzellan und Tonwaren, die in der Regel in Bunden oder Kartons geliefert werden, also die Einschichtung in die Behälter nicht erschweren, wäre die Einführung von Behältern durch die Elbeschiffahrt bedeutungsvoll. In vielen Fällen würde der Behälter eine mittlere Einheit zwischen einer ganzen Ladung und dem Stückgut bilden, die durchgehende Beförderung von Gütern vom Herstellungs- zum Verbrauchsort vereinfachen, das Gut schonen und die Art der Beförderung

---

[13]) Vgl. Teubert, W.: Das Schiffsentladeverfahren „Stachelhaus". — Schiffbau 1924.

[14]) Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 35. Jahrg. 1928, Heft 12, S. 380/81; Heft 13/14, S. 393.

erleichtern. Im Interesse der Vereinfachung und Verbilligung des Umschlages und damit der Kostensenkung des Güterumlaufes und der Güterverteilung muß beim Bau des Behälters auf eine durch das Ladegut bedingte zweckmäßige Form, hohe Haltbarkeit bei geringem Eigengewicht und leichte Umschlags- und Beförderungsmöglichkeit, Rücksicht genommen werden[15]).

In den meisten Elbehäfen ist das Hafengelände entweder im Eigentum des Staates, wie z. B. in Dresden und Riesa, oder der betreffenden Kommune, wie z. B. teilweise in Magdeburg. Privathäfen bilden eine Ausnahme. Der Staat bezw. die Kommune verkaufen kein Hafengelände. Um die verschiedenen Schiffahrtsinteressenten zur Errichtung von Anlagen zu veranlassen, tätigen sie langjährige Mietsverträge mit ihnen. Daneben errichten Staat und Kommune eigene Umschlagseinrichtungen, die dann in eigene Regie übernommen werden. So sind die gesamten staatlichen Umschlagsanlagen der sächsischen Elbehäfen Dresden und Riesa am 1. 10. 1931 pachtweise von der „Sächsischen Elbhafen-Betriebsgesellschaft m. b. H.", deren einziger Gesellschafter der sächsische Staat ist, übernommen worden[16]). In Magdeburg werden die in städtischem Besitz befindlichen Umschlagseinrichtungen von einer besonderen Betriebsgesellchaft der Stadt Magdeburg, der „Magdeburger Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft m. b. H." bewirtschaftet. In diesen, wie in anderen Elbehäfen laufen die öffentliche und die private Bewirtschaftung nebeneinander her, wobei das Verhältnis ihres Anteils am Gesamtumschlag verschieden ist. Während im Magdeburger Hafen neben der öffentlichen Hand Privatunternehmen verschiedenster Art Umschlags- und Lagereinrichtungen besitzen, überwiegt in Dresden und Riesa die öffentliche Bewirtschaftung[17]).

Die teilweise private Bewirtschaftung der Elbehäfen übt einen durchaus günstigen Einfluß auf ihre Betriebsgestaltung aus. Nicht nur die öffentliche Hafenwirtschaft selbst wird beweglicher und paßt sich allen Schwankungen und Regungen der Verkehrsbeziehungen besser als früher an, auch die Einrichtung der Häfen und ihr Betrieb gewinnen durch die Mitarbeit privaten Betriebskapitals nach allen Seiten.

---

[15]) Vgl. Kürth: Behälterverkehr und Binnenschiffahrt, i/Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 38. Jahrg. 1931, Heft 5, S. 157.

[16]) Seit 1924 wurden sie in vertraglosem Zustand von der Deutschen Reichsbahn bewirtschaftet. Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 39. Jahrg. 1932, Heft 7, S. 181.

[17]) Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 39. Jahrg. 1932, Heft 7.

B. Die Unternehmungen der Elbeschiffahrt.

I. Abgrenzung der Elbeschiffahrtsunternehmungen.

Die Unternehmungen der Güterschiffahrt gliedern sich in eine große Zahl mehr oder minder kapitalkräftiger Einzelunternehmungen. Auf Grund der verschiedenen Zwecke, mit denen der Gütertransport auf der Elbe betrieben wird, haben sich bedeutende Unterschiede in der Betriebsweise und Größe herausgebildet.

Scharf unterscheidet sich vor allem nach Art der Unternehmer und des Geschäftsbetriebes der lokale und der weitstreckige Güterverkehr. Zahlreiche kleinste lokale Schiffahrtsbetriebe, die vielfach Schiffsgefäße von nicht mehr als 50—70 t Tragfähigkeit ihr eigen nennen, findet man heute noch in den märkischen und mecklenburgischen Gebieten der Elbe, innerhalb des Hamburger Hafens und auf der Unterelbe. Derartige Zwergbetriebe, sowie auch alle Bugsier-, Fähr- und Baggerbetriebe sind nicht der Güterschiffahrt einer großen Binnenwasserstraße hinzuzurechnen. Denn ausschlaggebend für die Bedeutung einer Binnenwasserstraße im engeren Sinne ist gerade die Größe der Transportgefäße, die es ermöglicht, auf einer Fahrt große Gütermengen zu befördern und dadurch insbesondere zur Verfrachtung von Massengut geringeren Wertes geeignet ist. Dabei ist für die Einstellung größerer Schiffe Voraussetzung, daß die Wasserstraße genügend tiefes oder mindestens genügend breites Fahrwasser hat. Andererseits bedingen diese Größenausdehnungen der Schiffsladungen und Schiffsgefäße auch eine gewisse Einschränkung in der Verwendbarkeit des Wasserstraßentransportes, indem er nur für die Beförderung auf weitere Entfernungen in Frage kommt. Das Verladen und Verstauen großer Gütermengen am Verladehafen wie das Entladen am Bestimmungsort erfordern auch bei Vorhandensein der modernsten technischen Umschlagsmittel und des bestgeschulten Personals eine Summe von Zeit und Kosten, die stets in einem gewissen Verhältnis zu der Länge des Transportweges stehen müssen, wenn nicht die Wirtschaftlichkeit des Wasserstraßentransportes ungünstig beeinflußt und seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Eisenbahn herabgemindert werden soll. Allgemein wird die Auffassung vertreten, daß das Schiff für Massengut bei Entfernungen von 200 km und darüber wirtschaftlicher als die Eisenbahn arbeitet. Dagegen ist letztere bisher das geeignetste Transportmittel für hochwertige Stückgüter, für verderbliche oder andere Waren gewesen, die eine eilige Beförderung nötig haben und höhere Transportkosten bedingen und tragen können. Durch die wachsende Motorisierung der Eilgutschiffahrt und technische Vervollkommnung der Elbeschiffahrt werden aber auf der Elbe die Güter, die wegen der Eile und

leichten Verderblichkeit zwischen der Beförderung mit Elbeschiff und Eisenbahn schwanken, immer mehr zu einer Wasserverladung gedrängt[1]). Die Zusammenarbeit des Motorschiffes mit dem noch weit mehr heranzuziehenden Lastkraftwagen wird diese Entwicklung noch beschleunigen. Neben den Ersparnissen an Brennstoffen bei den vielen Aufenthalten tragen die geringeren Bedienungs- und Umschlagskosten sowohl beim Motorschiff als auch beim Lastkraftwagen zur Überlegenheit gegenüber der Eisenbahn ausschlaggebend bei.

Die Unternehmungen der Güterschiffahrt auf der Elbe sind weiter in Unternehmungen der Berufsschiffahrt und in solche der Werkschiffahrt aufzuteilen. Werkschiffahrt liegt vor bei Industrie- und Handelsunternehmen, deren Rohstoff-, Produktions- oder Absatzgebiet von der Elbe berührt oder durchflossen wird und die auf diesem Strom Kähne oder Güterboote zur Befriedigung ihrer eigenen Verkehrsbedürfnisse schwimmen haben. Es sind Schiffahrtsbetriebe, die nur Nebenbetriebe anderer gewerblicher Hauptbetriebe darstellen, indem industrielle Unternehmungen, wie Zuckerfabriken, Mühlen, Ziegeleien, Steinbruchbetriebe oder Handelsunternehmungen, wie Petroleum-, Benzin-, Öl-, Speditions-, Getreide- und Kohlenhandelsgesellschaften ihrem Betriebe die Schiffahrt zur Durchführung der eigenen Massenguttransporte auf der Elbe angegliedert haben. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch den Umstand, daß die natürlichen Wasserstraßen in Deutschland einem jeden zur Benutzung als Transportweg offen stehen. Außerdem ist das Personal, das für den Schiffstransport benötigt wird, ziemlich gering und zum größten Teil ein ungeschultes und verhältnismäßig billiges, das auch zu anderen Arbeitsverrichtungen innerhalb der Betriebe herangezogen werden kann. Diese Unternehmungen üben die Schiffahrt in der Regel nur für eigenen Bedarf und daher nur periodenweise aus, während für die übrige Zeit des Jahres der Schiffahrtsbetrieb ruht. Während in der Regel die Steinbruchbetriebe für ihre Transporte eigene Schiffe (unmittelbare Werkschiffahrt), die Mühlen- und Getreidehandelsgesellschaften dagegen fremde Fahrzeuge in eigener Regie (mittelbare Werkschiffahrt) verwenden, beschäftigen andere Unternehmungen wiederum fremde und eigene Schiffe.

Die Bildung einer Zwangsorganisation der Elbeschiffahrt hat die Verhältnisse in der Werkschiffahrt grundlegend verändert. Der Begriff der Werkschiffahrt wurde in den Verträgen eng begrenzt auf die Beförderung für das Werk bestimmter oder von ihm versandter Güter in werkeigenen Fahrzeugen und nur dieser Verkehr bleibt von den Notverordnungen unberührt. Die Folge davon ist, daß fremde Schiffe, die solange z. B. von den Mühlen gegen festen Kontrakt dauernd oder ohne Festlegung bestimmter Entgelte fortgesetzt reisenweise — gelegentlich unter finanzieller Beteiligung an den Fahrzeugen, zuweilen auch gegen Übernahme eines Teiles ihrer regelmäßigen Verpflichtungen — gechartert wurden, nicht mehr beschäftigt werden dürfen. Weiterhin können Werkschiffahrtsunternehmungen bei Zeiten geringeren Ver-

[1]) So befördern heute Motorschiffe bereits Südfrüchte, die früher stets auf dem Bahnwege versandt wurden.

kehrs zu ihren eigenen Gütern nicht mehr fremde Waren in ihre Schiffe zuladen. Ebenso fällt die notwendige Ergänzung des Werkverkehrs durch fremde Güter in der durch Werktransporte nicht versorgten Richtung fort[2]), so daß das Leerschleppen der werkeigenen Fahrzeuge diesen Verkehr ungebührlich verteuert.

Größere Werkschiffahrts - Unternehmungen mit bedeutendem Schiffspark sind auf der Elbe nur in geringem Umfang vorhanden, da Werke oder Konzerne mit regelmäßigen eigenen Bezügen und Verladungen, die nicht ausschließlich auf kurze und bestimmte Jahreszeiten beschränkt sind, in weit geringerem Umfange bestehen als etwa am Rhein, wo z. B. die Montanindustrie für eignen Bedarf laufend Erze bezieht und laufend Kohlen verfrachtet. Die an sich bestehende Möglichkeit zur Unterhaltung einer bedeutenden Werkschiffahrt bei großen Kohlenverbrauchern an der Mittelelbe und in Berlin wurde bisher deshalb keine Tatsache, weil die Berufsschiffahrt den Werken frachtlich soweit entgegenkam, daß kein Anreiz zur Schaffung einer eigenen Flotte aufkommen konnte[3]).

Nur in der Beförderung von Mineralölen sind größere Werkschiffahrtsunternehmungen anzutreffen. Die erhebliche Steigerung des Mineralölbedarfes und der Mineralöltransporte auf der Elbe in der Nachkriegszeit hat bei den großen Mineralölkonzernen, wie z. B. bei der „Deutsch-Amerikanischen Petroleum - Gesellschaft", der „Olex, Deutsche Benzin- und Petroleum G. m. b. H." der „Naphtha Industrie- und Tankanlagen Aktiengesellschaft Nitag" und der „Derunapht Deutsch-Russische Naphtha G. m. b. H." zur Anschaffung eigner Tankkähne geführt[4]). Begünstigt wurde diese Entwicklung dadurch, daß die Tankkähne als Spezialfahrzeuge nur eine begrenzte Verwendungsmöglichkeit besitzen und daher für die Berufsschiffahrt wenig Bedeutung haben[5]). Das Schleppen der Tankkähne wird aber in keinem Falle im Schiffahrtsbetrieb der Konzerne ausgeführt, sondern ist von den meisten Gesellschaften durch größtenteils langfristige Verträge an die Reederei Behncke & Mewes, Hamburg, vergeben worden.

Infolge der relativen Bedeutungslosigkeit der Werkschiffahrt innerhalb der Güterschiffahrt auf der Elbe werden in den folgenden Abschnitten nur die Unternehmungen der Berufsschiffahrt eingehender behandelt. Die Berufsschiffahrt betreibt die Güterbeförderung gewerbsmäßig für fremde Rechnung auf weitere Entfernungen mit größeren Fahrzeugen.

---

[2]) Die sächsischen Steinbruchbesitzer hatten bis dahin in eignen Fahrzeugen zu Tal Steine befördert, während sie zu Berg in der Regel unter Vermittlung der Berufsschiffahrt fremde Transporte übernahmen.

[3]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 10. Jahrg. 1932, Heft 44, S. 4.

[4]) ebenda.

[5]) Nur eine Reederei, die „Atlantic" Tank--Reederei G. m. b. H., Hamburg, übt die Tankschiffahrt als Hauptzweig aus und befördert für fremde Rechnung Oele und Fette. Sie ist durch Kontrakte fast ausnahmslos verpflichtet, nur für bestimmte Gruppen, z. B. für den Shell-Konzern, Mineralöle zu expedieren.

Die Struktur der Berufsschiffahrt weicht von der der Werkschiffahrt nicht unerheblich ab. Während die Werkschiffahrt mehr oder minder im Dienste eines einzelnen Werkes oder einer Werkverkehrsgruppe und in fester Abhängigkeit von diesem steht, fährt die Berufsschiffahrt für eine große Zahl sehr verschiedenartiger Verlader und tritt als unabhängige frachtsuchende Transportunternehmung auf, die an ihre Verlader nicht gebunden ist. Die Werkschiffahrt führt die Transporte im großen, wenn nicht entscheidendem Umfange zu Frachtsätzen aus, die in erster Linie die Interessen des Werkes, z. B. die Erhaltung seiner Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigen. Es sind somit Sätze, die von der Lage des Frachtenmarktes nur indirekt beeinflußt werden. Die Berufsschiffahrt dagegen fährt vorwiegend zu Sätzen, die sich im freien Wettbewerb bilden, die auch dann, wenn es sich um langfristige Kontrakte handelt, denen des Frachtenmarktes unmittelbar angepaßt sind.

In der Berufsschiffahrt unterscheidet man je nach der inneren Struktur der Unternehmungen Groß- und Kleinschiffahrt.

II. Die Großschiffahrt.

1. Wesen und Umfang der Großschiffahrt.

Die Großschiffahrt umfaßt Unternehmungen großer oder doch größerer Art, die gewerbsmäßig die Güterschiffahrt auf der Elbe für andere betreiben und neben einer ausgedehnten, nach kapitalistischen Grundsätzen verwalteten und geleiteten Organisation mit kaufmännischer Betriebsweise einen größeren Schiffspark besitzen. Es sind Unternehmungen, bei denen die Schiffahrt innerhalb des Betriebes die Hauptrolle spielt. Durch Angliederung mehr oder minder verwandter Nebenbetriebe, wie Spedition, Umschlag und Lagerung, haben die meisten Unternehmungen im Interesse der Transportsicherung ihrem Betrieb eine Abrundung gegeben. Die „Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd-AG." ist z. B. von der Schiffahrt in die Spedition, die Lagerung und den Güterumschlag gegangen; eine Organisation, die das ganze Wasserstraßennetz zwischen Elbe und Oder umfaßt. Der „Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrt AG." ermöglicht die Beherrschung der „Elblagerhaus AG.", Magdeburg, das Betreiben von Spedition, Lagerung und Güterumschlag. Desgleichen besitzen alle Unternehmungen, die Eildienste als einen Zweig ihres Geschäftes pflegen, Umschlag und Lagerung als Nebenbetriebe.

Die Güterschiffahrt wird von den Unternehmungen nicht nur auf der Elbe ausgeübt, sondern zwecks Sicherstellung der Rentabilitätsgrundlage werden in verschiedenartigsten Kombinationen der Elbe-Trave-Kanal, die Saale, die Havel, die märkischen Wasserstraßen und die Oder in den Geschäftsbereich miteinbezogen bezw. diese künstlichen oder natürlichen Wasserstraßen regelmäßig befahren. Die weite Ausdehnung des Geschäftes schafft der einzelnen Unternehmung eine immer

größere Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten der Güterandienung, mit denen innerhalb eines engbegrenzten Verkehrsbezirkes gerechnet werden müßte. Das Fracht- und Schlepp-, das Berg- und Talgeschäft werden von den einzelnen Gesellschaften verschieden stark betrieben. Im Frachtgeschäft wiederum ist der gewöhnliche Massengutverkehr durch den Stückgutverkehr erweitert worden, der vielfach durch einen auf immer weitere Zweige sich erstreckenden Eildienst ergänzt wird.

Die größte Zahl der Unternehmungen ist vorzugsweise oder ausschließlich auf den freien Markt angewiesen. Im Gegensatz zum Rhein und zur Oder, wo Kohlen und Erz das Rückgrat des Wasserverkehrs bilden, muß sich die Elbeschiffahrt auf eine größere Anzahl verschiedener Güter stützen. Umfangreiche und regelmäßige Transporte für die Elbeschiffahrt ergeben sich aus folgenden Verladungen:

Futtermittel:	ab Hamburg nach der Mittelelbe und Sachsen,
Mineralöle:	ab Hamburg nach allen Elbeplätzen.
englische Steinkohlen:	ab Hamburg nach der Mittelelbe und Berlin.
Getreide:	nach allen Elbeplätzen.
Erze:	nach der Mittelelbe, Sachsen und der Tschechoslowakei.
Düngemittel aller Art und Salze:	von der Mittelelbe zu Tal und nach der Tschechoslowakei.
Papierholz:	ab Tschechoslowakei nach der Mittelelbe und Sachsen.
Zucker, Glas und Getreide:	ab Tschechoslowakei nach Hamburg.
Briketts:	von der Mark und von Riesa zu Tal.

Die großen Schwankungen in den Verkehrsmengen dieser wichtigen Güter machen es aber der einzelnen Unternehmung unmöglich, sich auf den Transport eines oder weniger dieser Güter festzulegen, da die Flotte dann nur während der kurzen Hauptverkehrszeit voll ausgenutzt werden könnte, oder ein viel zu hoher Teil der Spitzenmengen an andere Unternehmungen abgegeben werden müßte. Ein weiteres ungünstiges Moment liegt auch in den großen Wasserstandsschwankungen der Elbe, die die Leistungsfähigkeit der Flotte so stark verändern, daß der Transport eines Gutes nie in vollem Umfange durch eine einzige Gesellschaft ohne Zuhilfenahme fremden Raumes stattfinden kann. Aus diesem Grunde würde auch das Risiko, das eine Gesellschaft bei Eingehen eines Transportvertrages mit Sicherung der ausschließlichen Beförderung eines der Hauptgüter laufen müßte, überaus groß sein. Schließlich kommt hinzu, daß für die Transporte der wichtigsten Güter eine verhältnismäßig große Zahl von Absendern in Frage kommt. Nur bei den von den Syndikaten verfrachteten Gütern, wie Stickstoff, Kali und Salz, tritt ein Großverlader der Schiffahrt gegenüber, während z. B. die Getreide- und Kohlentransporte von einer verhältnismäßig großen Zahl Absender auf den Wasserweg gebracht werden. Wo daher einige Schiffahrtsgesellschaften kurz- oder langfristige Verträge mit einzelnen Absendern schließen, dienen sie nur dazu, wenigstens für einen Teil des Schiffsraumes verhältnismäßig gleichbleibende Beschäftigung zu sichern. Der Transportvertrag ermöglicht die wirtschaftliche Einteilung des zur

Transportdurchführung notwendigen Schiffsparkes. Bei dem Vorherrschen der fixen Kosten im Schiffahrtsbetrieb, was später näher ausgeführt wird, ist diese übersichtliche und gleichmäßige Beschäftigung für einen Teil der Flotte von Vorteil. Die geschlossenen Verträge sind derart lose, daß nur durch fortdauerndes Zusammenwirken von Absender und Schiffahrtsgesellschaft die Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme von Konkurrenzgesellschaften bei Erneuerung der Verträge verringert wird. In einem derartigen Vertragsverhältnis steht z. B. die „Schlesische Dampfer-Compagnie" zu der I. G. Farbenindustrie, deren Stickstofftransporte aus dem Leunawerk sie durchführt. Ähnlich sind die Beziehungen der Reederei Behncke & Mewes zu den Öl-, Benzin- und Petroleumhandelsgesellschaften, deren Tankschiffe sie berg- und talwärts schleppt.

Auf Grund des inneren und äußeren Aufbaues bilden folgende Unternehmungen die Großschiffahrt auf der Elbe:

1. Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbe-Schiffahrt AG., Hamburg,
2. Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G., Hamburg,
3. „Elbe" Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft, Hamburg,
4. Behncke & Mewes, Hamburg,
5. Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.G., Dresden,
6. Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Prag.

Die „Reederei-Aktiengesellschaft vorm. Julius Krümling", Magdeburg, die 1924 nach 10jährigem Bestehen aus einer offenen Handelsgesellschaft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, ist durch Eröffnung des Konkurses im Jahre 1929 aus der Reihe der Großunternehmungen ausgeschieden[6]).

Neben den aufgeführten Großunternehmungen bestehen auf der Elbe noch verschiedene Schiffahrtsgesellschaften, die Übergänge zwischen Groß- und Kleinschiffahrt darstellen. Sie scheiden aus den Betrachtungen aus, da sie entweder nur die Schiffahrt zwischen zwei Häfen bezw. nur ihre eigenen Dienste betreiben oder durch Betriebsgemeinschaft mit den Großunternehmungen verbunden sind, dagegen keine Bestrebungen zeigen, ihren Wirkungskreis zu vergrößern.

2. Die Unternehmungen der Großschiffahrt.

a) Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G., Hamburg.

Die „Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G." ist im Jahre 1929 aus der Fusion der beiden Unternehmungen „Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts A.G.", Hamburg und „Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Aktiengesellschaft", Dresden, hervorgegangen.

---

[6]) Über ihre frühere Entwicklung siehe Burmester, Hch. a. a. O. S. 108 ff.

aa) Vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaften, Aktiengesellschaft, Dresden.

Die „Vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaften A.G.", kurz „Vereinigte" genannt, wurde von Kleinschiffern 1883 mit einem Grundkapital von 300 000 Mk. als „Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft Vereinigter Elbeschiffer" ins Leben gerufen. Gegenüber den beiden damals bestehender Großschleppschiffahrtsunternehmungen „Kette" Deutsche Schleppschiffahrtsgesellschaft und „Oesterreichische Nord-West-Dampfschiffahrtsgesellschaft", die monopolartige Stellungen in der Schleppschiffahrt auf der Elbe einnahmen, diente die neue Gesellschaft dem Schutze der Kleinschiffer. 1894 erweiterte sich das Unternehmen durch Übernahme der „Saale und Elbe-Schleppschiffahrts-Gesellschaft", Alsleben, bei gleichzeitiger Erhöhung des Aktienkapitals auf 1 Mill. Mk. zur „Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft Vereinigter Elbe- und Saaleschiffer". Die Fusion mit der „Kette" und der „Nord-West" im Jahre 1903 führte zur obigen Firmenbezeichnung und ließ die Gesellschaft zu einem ausgesprochenen kapitalistischen Großunternehmen werden. Bis zum Jahre 1913 entwickelte sie sich zur führenden Elbeschiffahrtsgesellschaft[1]).

Die Gesellschaft betätigte sich bis zur Fusion mit der „Neuen Norddeutschen" hauptsächlich in der weiten Elbefahrt, d. h. in dem Schlepp- und Frachtgeschäft zwischen Hamburg und Prag. Neben einem Frachtgutdienst nach und von allen Plätzen der Elbe, Moldau, des Elbe-Trave-Kanals und den märkischen Wasserstraßen betrieb sie regelmäßige Eildienste Hamburg-Magdeburg-Riesa-Meißen-Dresden und umgekehrt.

Von 1913 bis 1924 hat die „Vereinigte" ihren Betrieb ohne Anlehnung an ein anderes Schiffahrtsunternehmen selbständig geführt. Dagegen hat sie bis 1922 zum Zwecke der Herabsetzung der Betriebskosten die Schiffswerft Uebigau bei Dresden unterhalten, die weit über den Rahmen des Hilfsbetriebes hinausgewachsen war. Die ungünstige Lage der Werft war Anlaß, sie 1922 an die „Waggon- und Maschinenbauanstalt Görlitz" zu übertragen[2]).

1925 glaubte die „Vereinigte", aus einer betrieblichen Zusammenfassung der beiden größten Elbeschiffahrtsgesellschaften Betriebskostenersparnisse erzielen zu können. Infolgedessen schloß die „Vereinigte" am 11. September 1925 einen Betriebsmittelgemeinschaftsvertrag mit der „Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrts A.G.", der beide Flotten zusammenlegte. Vom 1. Oktober ab betrieben sie das Fracht- und Schleppgeschäft wie auch die Lagerung gemeinsam[3]). Die Eilverkehre und der Saaleverkehr der „Deutsch-Böhmischen" blieben ausgeschlossen. Der Vertrag suchte auf das Sorgfältigste die Selbständigkeit der Parteien zu wahren. Für das Schleppgeschäft erhielt jede der beiden Gesellschaften eine Quote am Gesamtverkehr, die innerhalb kurzer Fristen nach Elbestrecken gegliedert abgerechnet wurde. Eine Auswahl

---

[1]) Über die Entwicklung bis 1913 vgl. Pleißner a. a. O. S. 122 ff.
[2]) Vgl. Geschäftsbericht 1922.
[3]) Vgl. Geschäftsbericht 1925.

der Schleppschiffe aus dem Gesamtbestande nach den Gesichtspunkten größter Wirtschaftlichkeit fand also nicht statt. Damit war den Vereinbarungen von Anfang an der wirksamste Hebel zu einer Betriebsverbilligung genommen. Der Abschluß von Frachtverträgen, wie deren kaufmännische Abwicklung blieb jeder Gesellschaft vorbehalten. Nur in besonderen Ausnahmefällen durfte im Namen der Gemeinschaft kontrahiert werden. Diese überaus lose Fassung des Vertrages zeitigte eine recht geringe Wirkung. Bereits am 1. Januar 1927 wurde der ursprünglich bis zum 31. Dezember 1950 geschlossene Vertrag gelöst.

Die betrieblichen Leistungen der „Vereinigten" ergeben sich aus der Tabelle auf nächster Seite. Darnach setzte 1919 die Beschäftigung auf der Basis des dritten Teils der Leistung des Jahres 1913 wieder ein, um sich im nächsten Jahr fast zu verdoppeln. Infolge der beträchtlichen Verminderung der Betriebsmittel durch Abgabe an die Tschechoslowakei erfuhr im Jahre 1922 besonders das eigene Fracht- und Schleppgeschäft eine Halbierung. Von 1923 bis 1926 hat sich die Leistung nur mit Mühe gehalten, obwohl der Verkehr allgemein merklich angewachsen war. 1927 brachte eine wesentliche Erhöhung der Leistungsziffern. In diesem Jahre war es zum ersten Male möglich, sämtliche Fahrzeuge während des größten Teils des Jahres zu beschäftigen. Dabei wurden in diesem, sowie im folgenden Jahr die ausgewiesenen Leistungen unter Einbeziehung der der „Neuen Norddeutschen" gehörigen Schiffe erreicht[4]). Die schlechten Wasserstandsverhältnisse des Jahres 1928 auf der Elbe führten trotz der Interessengemeinschaft mit der „Neuen Norddeutschen" zum erneuten Rückgang der Verkehrsleistung. Das Schleppgeschäft für fremde Rechnung hat in den ganzen Jahren nicht einmal den Stand des außergewöhnlich schlechten Jahres 1923 erreichen können. Das zeigt, wie weit die Motorisierung der Elbekleinschifferflotte fortgeschritten ist, die früher in stärkstem Maße durch die Schlepper der „Vereinigten" fortbewegt wurde.

Die führende Stellung, die die „Vereinigte" seit 1903 in der Elbeschiffahrt besaß, ist in den folgenden 15 Jahren immer mehr zerfallen. In der Kriegs- und Nachkriegszeit hatte die „Vereinigte" die Leitung der Kartelle inne. Nach deren Zerfall war auch diese schwache Möglichkeit, die Elbeschiffahrt maßgebend zu beeinflussen, beseitigt. Im Laufe des Jahres 1926 verlor die „Vereinigte" ganz ihre Selbstständigkeit dadurch, daß die „Neue Norddeutsche" maßgebenden Einfluß auf sie gewann.

bb) Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg.

Diese Gesellschaft ist 1857 als „Norddeutsche Dampfschiffahrt" von Hamburger und Berliner Kaufleuten ins Leben gerufen worden. Ungünstige Geschäftsergebnisse führten 1863 bereits zur Liquidation des Unternehmens. Aus ihr ging dann 1866 mit einem Aktienkapital von 742 500 Mk. die „Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrtsgesell-

[4]) Vgl. Seite 67 dieser Arbeit.

Leistungen der V.E.G. im Fracht- und Schleppgeschäft, in Tonnen*).

Jahr	Eigenes Fracht- und Schleppgeschäft			Schleppgeschäft für fremde Rechnung	Geleistete Millionen-Tonnen-Kilometer
	zu Berg	zu Tal	Zusammen		
1912	2 072 667	2 795 931	4 868 598	1 697 237	2 420
1913	1 515 361	1 350 012	2 865 373	1 334 771	1 954
1919	562 275	409 132	971 000	724 511	748
1920	996 014	500 996	1 497 000	1 368 787	1 394
1922	347 124	327 172	674 000	1 062 013	876
1923	341 285	466 192	807 406	843 205	822
1924	357 095	470 479	827 574	549 485	744
1925	386 438	485 550	871 988	645 518	822
1926	465 501	674 429	1 139 930	670 528	744
1927	998 273	708 419	1 706 692	462 936	—
1928	954 776	627 918	1 582 494	217 220	—

*) Zusammengestellt nach den Geschäftsberichten.

schaft A.-G." hervor, deren Entwicklung bis zum Kriege ruhig, aber stetig war.

Ihren Aufstieg verdankte die Gesellschaft vor allem der sorgsamen Pflege des Eilgutgeschäftes, namentlich des Eilverkehrs Hamburg — Berlin. Zum Ausbau dieses Eildampferverkehrs erwarb sie 1913 Anteile der „Deutschland-Schnelldampfer-Gesellschaft m. b. H." Berlin, und schloß im Februar 1914 eine Betriebsgemeinschaft mit diesem Unternehmen[5]). Dadurch erhielt die „Neue Norddeutsche" 4 Güterdampfer in Bewirtschaftung, die die Eilschlepperverkehre entlasteten und die Dienste erweiterten. Einem ähnlichen Zwecke diente die mit der Firma C. Rothenbücher in Berlin durchgeführte Gründung der „Ostdeutschen Eilschiffahrts-G. m. b. H.", die den Eilverkehr zwischen Berlin und Stettin vermittelt.

Schon während des Krieges ist der Eildampferpark erweitert worden und später wurden durch Neubauten zahlreiche weitere Dampf- und Motorschiffe für neue Linien eingestellt. Der Schiffspark für den Eilverkehr umfaßte[6]):

Jahr	Eildampfer	Motorschiffe	Zusammen
1914	6	—	6
1924	18	2	20
1925	20	6	26
1926	20	9	29
1927	19	10	29
1928	19	15	34

Mit diesem Schiffsmaterial wurden regelmäßige Eildienste zwischen Hamburg — Magdeburg — Wallwitzhafen — Klein-Wittenberg — Torgau — Riesa — Meißen — Dresden, Hamburg — Berlin, Berlin — Dresden unterhalten. Daneben wurde das Schlepp- und Frachtgeschäft 1928 mit 7 Schleppdampfern und 57 Frachtkähnen auf der Elbe bis Torgau und auf der Havel bis Berlin ausgeübt[7]). Die beförderten Güter betrugen in Tonnen[8]):

1910	423 704	1923	457 219
1914	448 801	1924	488 524
1919	231 178	1925	599 182
1920	289 745	1926	652 593
1922	354 637	1927	830 000

Demnach war es der „Neuen Norddeutschen" bereits in dem allgemein ungünstigen Jahr 1923 gelungen, ihre Vorkriegsleistung zu übertreffen und in den folgenden Jahren recht bedeutsam zu steigern, während die „Vereinigte" nur einen Bruchteil ihres früheren Verkehrs zurückgewinnen konnte. Die in den Jahren 1924 bis 1927 gezahlten Dividenden von 6, 6, 6, 5 und 7 % waren ein weiterer Beweis für die innere Gesundheit des Unternehmens[9]).

[5]) Vgl. Geschäftsbericht 1914.
[6]) Zusammengestellt nach Geschäftsberichten.
[7]) Zusammengestellt nach den Angaben im Schifffahrts-Kalender für das Elbegebiet, Dresden 1928.
[8]) Zusammengestellt nach Geschäftsberichten.
[9]) Zusammengestellt nach den Geschäftsberichten.

Durch Generalversammlungsbeschluß vom 26. Februar 1926 wurde das Grundkapital der Gesellschaft von 2 auf 3,5 Mill. Mk. erhöht[10]). Der Zweck der Kapitalerhöhung war, durch Modernisierung der Flotte und Ausbau der Schlepp- und besonders der Eilschiffahrt und durch Beteiligung bei anderen Gesellschaften, die an sich schon hervorragende Position der Gesellschaft in der Elbeschiffahrt zu verstärken. Zur Durchführung dieser großen Transaktion reichten die eigenen Mittel der Unternehmung, deren finanzielle Struktur überaus gesund war, jedoch nicht aus. Zwecks Finanzierung der vorgesehenen Aktienkäufe bildete sich ein Bankenkonsortium, in dem u. a. die „Commerz- und Privatbank", Deutsche Bank, Dresdner Bank, Vereinsbank Hamburg, Ph. Elimaier, Dresden und die Hamburger Firma Schlubach, Thiemer und Co. vertreten waren[11]). Der Umfang der Beteiligung der „Neuen Norddeutschen" ging aus ihren Bilanzen nicht hervor. Formell wurden die Kredite deren Tochtergesellschaft, der „Deutschland Schnelldampfer-Gesellschaft m. b. H.", gewährt, bei der auch die Aktien ruhten und für deren Schuldverpflichtungen die „Norddeutsche" die Bürgschaft übernahm. Am 31. Dezember 1928 betrugen die Bürgschaften der Muttergesellschaft 3,3 Mill. RM.[12]).

Der geistige Führer der Zusammenchlußbewegung war Gustav Pilster von der Commerz- und Privatbank, der damals im Aufsichtsrat der „Vereinigten" saß. Pilster bot der „Neuen Norddeutschen" 1926 ein großes Aktienpaket sowie die Vorzugsaktien der „Vereinigten" zum Kauf an. Die Mittel zum Erwerb dieser Aktien erhielt die „Neue Norddeutsche" von dem Kölner Bankhaus Deichmann & Co., dessen Inhaber Karl Th. Deichmann in den Aufsichtsrat der „Vereinigten" delegiert wurde. Auf der Generalversammlung vom 6. Mai 1927 schieden 3 Mitglieder aus dem Direktorium der „Vereinigten" aus und die Leitung des Unternehmens wurde dem Generaldirektor der „Neuen Norddeutschen" anvertraut[13]).

Angesichts dieser Verwaltungsgemeinschaft war von vornherein auch eine Gemeinschaft der Betriebe vorgesehen. Ein Interessengemeinschaftsvertrag faßte daher die Betriebe beider Gesellschaften mit Wirkung vom 1. 4. 1927 zusammen[14]). Diese Betriebsmittelgemeinschaft wurde auf allen Betriebszweigen mit Ausnahme des Verkehrs Hamburg — Berlin vollkommen durchgeführt. Der nach Abzug der Unkosten verbleibende Gewinn wurde nach einem bestimmten Schlüssel auf die beiden Unternehmen verteilt. Durch eine wesentlich festere Fassung unterschied sich dieser Vertrag von der Betriebsmittelgemeinschaft zwischen der „Vereinigten" und der „Deutsch-Böhmischen". Die Aktienhaltung der „Neuen Norddeutschen" bot auch Gewähr dafür, daß

---

10) Bei der Goldmarkumstellung war das Aktienkapital von 10 auf 2 Mill. RM. zusammengelegt worden.

11) Vgl. Schulz-Kiesow: Die Notwendigkeit der Kartellierung der Elbeschiffahrt, i/Wirtschaftsdienst 15. Jahrg. 1930, Heft 24, S. 1011/12.

12) Vgl. Geschäftsbericht 1928.

13) Vgl. Schulz-Kiesow a. a. O. S. 1011.

14) Vgl. Geschäftsbericht 1927.

die Zusammenarbeit von Bestand war und die Übervorteilung eines Teiles auf anderem Wege dem zweiten Teil zugute kam.

Die formelle Selbständigkeit der „Vereinigten" konnte nicht darüber hinwegtäuschen, daß die „Neue Norddeutsche" ihren Vertragskontrahenten beherrschte. Der vorläufige Verzicht auf die völlige Verschmelzung beider Gesellschaften geschah mit Rücksicht auf die Empfindungen der Schiffahrts- und Verladerkreise in Mitteldeutschland, wo man die Konzentration der Elbeschiffahrt in Hamburg mit Unbehagen verfolgte. Auch in der Tschechoslowakei war man über die Vorgänge in der Elbeschiffahrt besorgt.

Das machtvole Hinausgreifen der „Neuen Norddeutschen" über den Rahmen der eigenen Unternehmung erfaßte weitere Gesellschaften. Bereits im Frühjahr 1926 hatte die „Neue Norddeutsche" mit Hilfe des auf Seite 67 genannten Bankenkonsortiums ein Aktienpaket der „Schlesischen Dampfer-Compagnie" in Höhe von 38,3 % des damals 6,140 Mill. RM. betragenden Aktienkapitals erworben. Außerdem erwarb die „Neue Norddeutsche" gemeinsam mit der „Vereinigten" und der „Schlesischen" 1926 die Mehrheit des Aktienkapitals der „Reederei-A.G. vorm. Julius Krümling", Magdeburg[15]). Die offene Handelsgesellschaft Jul. Krümling, aus der diese Gesellschaft 1925 hervorgegangen war, hatte seit 1923 infolge ihrer Betätigung als „Outsider" mit großen Verlusten gearbeitet, so daß sie 1925 unter Geschäftsaufsicht geriet. Nach Einigung mit den holländischen Schiffshypothekenbanken versuchten die Stadt Magdeburg und die gleichfalls zu den Großgläubigern zählende „Behala", Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft A.G., durch teilweise Streichung und Umwandlung ihrer hiernach verbleibenden Forderungen in Aktien, das Unternehmen für Magdeburg zu retten. 1926 verkaufte nun Schenker & Co. als Besitzerin der „Behala" ihre 50 % betragende Aktienbeteiligung an der „Reederei A.G. vorm. Jul. Krümling" zu gleichen Teilen an die drei obengenannten Gesellschaften[16]).

Die Beteiligung der „Neuen Norddeutschen" an der „Schlesischen Dampfer-Compagnie" sollte ebenfalls dazu dienen, auch diese Gesellschaft den beiden anderen, der „Neuen Norddeutschen" und der „Vereinigten", anzugliedern. Die gemeinsame Aktienhaltung der drei Gesellschaften an der „Reederei A.G. vorm. Jul. Krümling" hätte auch das Magdeburger Unternehmen in den Kreis einzubeziehen vermocht, ebenso wie bei Fortbestehen der Betriebsmittelgemeinschaft zwischen der „Vereinigten" und der „Deutsch-Böhmischen", die letztere den anderen Gesellschaften angeschlossen worden wäre. Diesen großen Zusammenschlußplänen hat sich jedoch die Hapag entgegengestellt, welche neben sämtlichen Vorzugsaktien 53,7 % der Stammaktien der „Schlesischen Dampfer-Compagnie" besaß und somit den 38,3 %igen Anteil der „Neuen Norddeutschen" überstimmen konnte.

Erst 1929 ist es der Gruppe „Neue Norddeutsche — Vereinigte" gelungen, die 49 %ige Beteiligung der Stadt Magdeburg an der

---

[15]) Vgl. Schulz-Kiesow a. a. O. S. 1012.
[16]) ebenda.

„Reederei A.G. vorm. Jul. Krümling" zu erwerben und damit 83 % des Aktienkapitals dieses Unternehmens zu besitzen[17]). Doch am 1. Januar 1930 trat die dauernd mit Verlust arbeitende „Reederei A.G." in Liquidation. Die veralteten, in schlechtem Zustand sich befindenden Schiffe konnten nur schwer veräußert werden.

cc) Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G., Hamburg.

Die schlechte Geschäftslage in der Elbeschiffahrt im Jahre 1928 und der außergewöhnlich strenge Winter 1928/29, der die Schiffahrt bis in den März hinein stillgelegt hatte, führte bei der „Vereinigten" 1928 zu einem Verlust in Höhe von 458 760 RM.[18]). Durch die enge Interessengemeinschaft mit der „Vereinigten" wies die „Neue Norddeutsche" ebenfalls für 1928 einen Verlust auf, der die Summe von 865 597 RM. erreichte. Zwecks Beseitigung der Unterbilanzen und um außerordentliche Abschreibungen auf die Schiffsflotte vornehmen zu können, erfolgte in beiden Unternehmungen 1929 eine Sanierung. Die „Vereinigte" setzte ihr Aktienkapital in Höhe von 7,43 Mill. RM. unter Abzug der in ihrem Besitz befindlichen 2 658 000 RM. Stammaktien und 230 000 RM. Vorzugsaktien im Verhältnis 5 : 2 auf 4 474 800 RM. herab. Die „Neue Norddeutsche" legte ihr Stammkapital in Höhe von 3 Mill. RM. im Verhältnis 4 : 3 zusammen. Gleichzeitig nahm sie die „Deutschland Schnelldampfer-Gesellschaft m. b. H." in Berlin, die auf die in ihrem Besitz befindlichen 500 000 RM. Vorzugsaktien verzichtete, und die „Mitteldeutsche Eilschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.", Magdeburg, in sich auf.

Nach durchgeführter Sanierung bei beiden Gesellschaften wurde am 2. August 1929 ein Fusionsvertrag abgeschlossen. Er übertrug das Vermögen der „Neuen Norddeutschen" als Ganzes unter Ausschluß der Liquidation im Wege der Fusion auf die „Vereinigte" gegen Gewährung von als zusammengelegt geltenden Stammaktien der „Vereinigten" gegen zusammengelegte Stammaktien der „Neuen Norddeutschen" im Verhältnis 1 : 1. Alsdann schuf man für 2 Mill. RM. Vorzugsaktien durch Ausgabe von 1 295 200 RM. neuer Vorzugsaktien und Umwandlung der im Besitz der „Vereinigten" befindlichen 474 800 RM. Stammaktien und der 230 000 RM. bisherigen Vorzugsaktien in neue Vorzugsaktien. Das Aktienkapital der „Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrt AG.", Hamburg, bestand nunmehr aus 4 Mill. RM. Stammaktien und 2 Mill. RM. Vorzugsaktien[19]).

Durch die Fusion konnten die Kosten der Verwaltung und Organisation infolge der Vereinfachung stark reduziert werden. Ferner war eine rationellere Ausnutzung, eine bessere und planmäßigere Erneuerung des Schiffsparkes gewährleistet. Außerdem war durch den großen, in einer Hand vereinigten Schiffsbesitz ein fester Organisationskern entstanden, der die Bildung der neuen Kartelle im Jahre 1932 wesentlich erleichterte.

---

[17]) ebenda.
[18]) Vgl. Geschäftsbericht von 1928.
[19]) Vgl. Geschäftsbericht 1929.

Seit der Fusion besitzt die Gesellschaft neben einem stark ausgebauten Schlepp- und Frachtgeschäft von und nach allen Plätzen der Elbe, des Elbe-Trave-Kanals, der Moldau und der märkischen Wasserstraßen ein weitverzweigtes Eilschiffahrtsnetz auf der Elbe und den märkischen Wasserstraßen und ist hier überaus leistungsfähig. Darüber hinaus hat das Unternehmen seinen Einfluß auf die Eilschiffahrt noch wesentlich erweitern können. Von dem Kapital der Magdeburger Firma „Elblagerhaus A.G.", deren Tochtergesellschaft — die „Hamburg-Magdeburger Eilschiffahrts-G. m. b. H." — in Betriebsgemeinschaft mit der „Neuen Norddeutschen" steht und die Stückgutschiffahrt auf der unteren Elbe betreibt, befinden sich 76 % in ihren Händen. Durch finanzielle Anteilnahme hat sich die Gesellschaft einen maßgebenden Einfluß auf die Privatfirma W. Strack in Magdeburg gesichert, die einen Eilverkehr zwischen der Mittelelbe und den märkischen Wasserstraßen unterhält. Die Betriebsgemeinschaft mit der „Lübeck-Magdeburger Eilschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.", die regelmäßige Eilverkehre zwischen Hamburg—Magdeburg und Hamburg—Lübeck unterhält, ermöglicht es der Gesellschaft, auch bei der Durchführung der Eilgütertransporte auf dem Elbe-Trave-Kanal mitzuwirken.

Für 1929 wies die „Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt-AG." folgende betrieblichen Leistungen auf [20]):

Eigenes Fracht- und Schleppgeschäft:			
Bergwärts	922 617 t		
Talwärts	634 521 t	zus.	1 557 138 t
Schleppgeschäft für fremde Rechnung:			276 953 t

In demselben Jahr konnte eine Dividende von 6 % verteilt werden. Seitdem ist keine Ausschüttung mehr erfolgt, vielmehr mußte die Gesellschaft mit Verlusten abschließen. 1932 zog sie Stammaktien im Betrage von 0,2 Mill. RM. zwecks Ausgleich von Wertminderungen auf Anlagen ein, so daß ihr Aktienkapital nunmehr aus 3,8 Mill. Stamm- und 2 Mill. RM. Vorzugsaktien besteht [21]).

Der Schiffspark der Gesellschaft umfaßt gegenwärtig [22]):

35	Schleppdampfer mit	20 030 PS
6	Kettendampfer mit	690 PS
34	Eilfrachtdampfer mit	7 875 PS
		11 510 t
17	Eilfrachtmotorschiffe mit	3 170 PS
		5 600 t
235	Kähne mit	169 000 t

Hinzu kommen 16 Bugsierdampfer, 3 Motorbugsierer, 8 Motorschiffe, 119 Schuten und 13 Lagerschiffe und Kohlenleichter.

---

[20]) Geschäftsbericht 1929. — Seit 1930 werden keine diesbezüglichen Angaben mehr gemacht.

[21]) Vgl. Geschäftsbericht 1932.

[22]) Zusammengestellt nach den Angaben im Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet, Dresden 1933, S. 214 ff.

Die Gesellschaft besitzt eigene und gepachtete Lager- und Güterschuppen an den bedeutendsten Elbeplätzen mit insgesamt 23 schwimmenden und 25 feststehenden Kränen und Winden[23]).

b) Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G., Hamburg.

Die „Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G." findet erst seit einigen Jahren ihre Hauptbetätigung in der Elbeschiffahrt. Die Stammgesellschaft dieses Unternehmens wurde mit Wirkung ab 1. Januar 1888 in Breslau als reine Oder-Schiffahrtsgesellschaft unter Übernahme der Chr. Priefertschen Reederei, Breslau, mit einem Kapital von 1 Mill. Mk. als „Schlesische Dampfer-Compagnie" gegründet. Nach Aufnahme der Oderreedereien Carow & Sohn (1900), der Breslauer Schiffahrts-Aktiengesellschaft in Breslau (1906) und der Frankfurter Gütereisenbahn-A.G. (1914) drang sie 1917 durch Fusion mit der „Berliner Lloyd A.G." nach Westen vor[24]). Der „„Berliner Lloyd" (gegründet 1906) hatte in der Hauptsache den Eilverkehr zwischen Hamburg und Berlin gepflegt, ohne in der reinen Elbeschiffahrt größere Bedeutung zu besitzen. Das neue Unternehmen baute den Verkehr auf der Oder und den märkischen Wasserstraßen weitgehend aus und wandte sich dann mit großer Kraft nach der Elbe. Diesem Zwecke diente zunächst der 1921 erfolgte Ankauf der Magdeburger Reederei und Speditionsgesellschaft Friedrich Andrea G. m. b. H. (gegründet 1809), die mit ihren 6 Eildampfern von 900 t Tragfähigkeit einen wertvollen Stützpunkt auf der Elbe schuf. Seitdem hat sowohl der Schlepp- als auch der Eilverkehr nach der Mittelelbe eine rasche Ausdehnung erfahren, die in den nachstehenden Verkehrsziffern zum Ausdruck kommt. Es wurden befördert auf der Elbe zu Berg nach Magdeburg und Berlin, zu Tal von der Mittelelbe nach Hamburg in Tonnen[25]):

Jahr	zu Berg	zu Tal	Zusammen
1922	152 915	28 972	181 887
1923	227 167	67 682	294 849
1924	175 315	132 975	308 290
1925	235 111	218 803	453 914

Sowohl die Zahlen des Bergverkehrs als auch die der mittelelbischen Talverladungen zeigen deutlich den äußerst schnellen Anstieg der getätigten Frachtabschlüsse. Daß die Haupttätigkeit der Gesellschaft im Elbgeschäft und im Güteraustausch der Elbe mit dem Osten liegen soll, geht auch aus der 1926 erfolgten Sitzverlegung von Breslau nach Hamburg hervor.

Am 1. Januar 1930 übernahm die Gesellschaft den gesamten Schiffahrtsbetrieb der Dampfschiffsreederei Emanuel Friedländer & Comp., Breslau, mit 108 Fahrzeugen mit insgesamt 37 000 t Tragfähig-

---

[23]) ebenda.
[24]) Vgl. Deutscher Volkswirt, 1927/28, Beilage zu Nr. 4.
[25]) Zusammengestellt nach den Geschäftsberichten. Seit 1926 werden die Transportleistungen dort nicht mehr spezifiziert ausgewiesen.

keit und 4000 PS Schleppkraft[26]). Der Ankauf wurde aus eigenen Mitteln bestritten. Seitdem ist die Gesellschaft nicht nur das größte Elbeschiffahrtsunternehmen mit dem am weitesten ausgebauten Verkehr auf den östlichen Wasserstraßen des Reiches, sondern das größte deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen überhaupt. Es unterhält Eilverkehre in der Richtung Hamburg—Magdeburg, Hamburg—Berlin, Hamburg—Breslau, Hamburg—Stettin, Magdeburg—Osten, Stettin—Breslau und Hamburg—Halle. Der übrige Güter- und Schleppverkehr der „Schlesischen Dampfer-Compagnie" bedient alle Orte elbaufwärts bis Aken, sowie alle Plätze der Havel, Spree und Oder. Den Verkehr bewältigt die Gesellschaft mit einer Flotte von[27])

50 Schleppdampfern
13 Motorschleppern
29 Eilfrachtdampfern
36 Eilmotorfrachtschiffen
334 Frachtkähnen.

Die Tragfähigkeit der Flotte beträgt rd. 225 000 t, die Schleppkraft 22 000 PS. Befördert wurden von der Gesellschaft insgesamt[28]):

1924	964 638 t	1928	1 561 586 t
1925	1 392 351 t	1929	1 393 659 t
1926	1 711 809 t	1930	1 885 894 t
1927	1 778 127 t	1931	1 882 838 t.

Der Eildienst nach der Saale wurde dem übrigen Schiffahrtsbetrieb erst im September 1929 angegliedert. Zu diesem Zweck gründete das Unternehmen in Ausführung eines langjährigen Bewirtschaftungsvertrages des Hafens Halle-Trotha die „Saale" Mitteldeutsche Speditions- und Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Halle, mit 20 000 RM., deren Anteile sämtlich im Besitz der Gesellschaft sind. Dadurch ist die „Schlesische" in ein Gebiet eingedrungen, das bisher fast ausnahmslos der „Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt A.G." vorbehalten gewesen war. Die „Deutsch-Böhmische" beantwortete den Vorstoß in ihre Interessensphäre alsbald mit der Eröffnung eines Eildienstes Hamburg-Berlin.

Die Gesellschaft hat zielbewußt das Speditions- und Lagerungsgeschäft ausgebaut, um ihrem Schiffahrtsbetrieb im allgemeinen und ihrem Schnellverkehr auf der Elbe, Oder und den Verbindungswasserstraßen im besonderen stetige Ladung zu sichern. Heute hat dieser Zweig für das Unternehmen fast dieselbe Bedeutung wie die Schiffahrt. An allen größeren Plätzen des Wirkungsbereiches werden besondere Speditionsbüros für den Eilverkehr unterhalten. An den wichtigsten Verkehrspunkten besitzt die Gesellschaft umfangreichen Grundbesitz mit Lagerhäusern, 35 modernen elektrischen Kränen, Erz- und Kohlengreifern, Bekohlungsanlagen, eigenen Eisenbahngleisen, Lokomotiven und Eisenbahnmaterial. Insgesamt gehört ihr ein Grundbesitz von

---

[26]) Vgl. Geschäftsbericht 1930.
[27]) Vgl. Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet, Dresden 1933, S. 232/33.
[28]) Zusammengestellt nach den Geschäftsberichten.

345 000 qm, von dem 46 500 qm bebaut sind. Daneben ist die „Schlesische" mit 25% an der „Oppelner Hafen A.G.", Oppeln, beteiligt. In Hamburg, Magdeburg, Berlin, Stettin und Breslau besitzt die Gesellschaft eine vollständige Ewerführerei[29]).

Die „Schlesische Dampfer-Compagnie" verfügt im Gegensatz zu den übrigen Elbeschiffahrtsgesellschaften über eine ausgedehnte Transportsicherung. Durch Abschluß eines 100%igen Verschiffungsvertrages mit dem Deutschen Stickstoff-Syndikat, an dem die „Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt - AG.", Hamburg, unterbeteiligt ist, führt die „Schlesische Dampfer-Compagnie" seit 1926 in erster Linie die Taltransporte des Stickstoff-Syndikates aus. Daneben ist die Zubringerorganisation in Hamburg durch eine 55%ige Beteiligung an der „Transport A.G. vorm. J. Heveke", Hamburg, erweitert worden. Noch bedeutsamer auf diesem Gebiet ist die Beteiligung der Hamburg-Amerika-Linie an der „Schlesischen Dampfer-Compagnie". Der Hapag, welche neben sämtlichen Vorzugsaktien (140 000 RM.) 36% der Stammaktien kontrollierte, gelang es durch Ausnutzung ihres Vorkaufsrechtes von der „Viag" ein zweites Aktienpaket zu erwerben[30]), so daß sie bis zur Herabsetzung des Aktienkapitals im Jahre 1931 78% des 7 340 000 RM. betragenden Aktienkapitals besaß. Dadurch ist die „Schlesische" zu einer binnenländischen Erweiterung der Transportorganisation der größten deutschen Seereederei geworden und alle Beziehungen der Hapag zu den Verladern kommen der „Schlesischen" für die Ausnutzung ihrer Flotte zugute. Für die Hapag dient die Interessennahme dazu, eine gewisse Kontrolle der Vorfrachten in der Hand zu haben.

Um die Ausführung der Reparaturen an der Elbe zu fördern, hat die „Schlesische Dampfer-Compagnie" sich mit 5% an der „Ottenser Eisenwerk A.G." in Altona beteiligt. Ferner besitzt die Gesellschaft in Hamburg, Magdeburg, Berlin, Stettin und Fürstenberg eigene Reparaturwerkstätten für Schiffbauerei, Tischlerei und Schmiede; in Breslau und Glogau eigene Werften mit Slipanlagen für die größten auf der Oder verkehrenden Schlepper und Kähne[31]).

In den letzten Jahren modernisierte die „Schlesische" ihre Flotte durch Umbau von Schlepp- und Güterdampfern in Motorschlepp- und Motorfrachtschiffe, sowie durch Neubau von Motorschiffen. Diese Entwicklung zeigt nachstehende Tabelle[32]):

Jahr	Motorschlepper	Motorfrachtschiffe
1924	—	12
1926	—	16
1928	6	30
1929	10	34
1932	12	36
1933	13	36

[29]) Vgl. Schiffahrts-Kalender 1933 a. a. O. S. 234.
[30]) Vgl. Schulz-Kiesow a. a. O. S. 1012.
[31]) Vgl. Schiffahrts-Kalender 1933 a. a. O. S. 234.
[32]) Zusammengestellt nach den Angaben im Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet, Dresden 1924—1933.

Die Umwandlung der Betriebsart vom Dampf- zum Motorantrieb, die infolge der wesentlich gesunkenen Bau- und Materialpreise erforderliche Herabsetzung der Schiffs- und Anlagewerte, wie auch die geringen Betriebserfolge in den letzten drei Jahren führten 1931 zur Zusammenlegung der Stammaktien im Verhältnis 3:1 von 7 200 000 RM. auf 2 400 000 RM.[33]). Die Vorzugsaktien in Höhe von 140 000 RM. blieben unverändert bestehen und befinden sich weiterhin in Händen der Hapag.

c) „Elbe" Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft, Hamburg.

Die „Elbe" entstand 1899 als Aktiengesellschaft aus einer Genossenschaft von Kleinschiffern. Ihrer Organisation nach ist sie auch heute noch eher eine Genossenschaft als eine Kapitalgesellschaft. Die vinkulierten Namensaktien, die nur mit Zustimmung des zum größten Teil aus Kleinschiffern bestehenden Aufsichtsrates und der Generalversammlung übertragen werden können, verhindern ebenso wie die Beschränkung des Stimmrechtes das Eindringen unberufener Kreise in das Unternehmen. Außerdem ist auch eine Beherrschung durch wenige Gruppen nach der Satzung ausgeschlossen.

Auf Grund der Zusammensetzung der Aktionäre — es sind fast ohne Ausnahme Kleinschiffer — arbeitet die „Elbe" von jeher stark mit den jeweils bestehenden Elbeschiffahrtsgenossenschaften zusammen. In diesem Verhältnis stand sie seit 1905 zu der „Privatschiffer-Transport-Genossenschaft"[34]) und steht sie seit 1919 durch einen Interessengemeinschaftsvertrag zu der „Schiffseigner-Genossenschaft für Binnenschiffahrtsbetrieb E. G. m. b. H.", Hamburg, deren Kähne sie von Hamburg bzw. Lübeck nach der Mittelelbe, sowie nach Sachsen und der Tschechoslowakei schleppt. Der „Elbe" sind auf diese Weise stets Schlepperkunden sicher, die sie als reines Schleppunternehmen unbedingt braucht, während der Genossenschaft Schleppkräfte zur Verfügung stehen.

Die Entwicklung der Gesellschaft ist bis 1924 äußerst ruhig gewesen. Durch die Schiffsabgabe an die Tschechoslowakei verlor sie 1922 den Seitenraddampfer „Albatros" mit 650 PS, für den im Jahre 1924 zwei Hinterraddampfer mit zusammen 1500 PS in Dienst gestellt wurden. Seitdem umfaßt der Schiffspark der Gesellschaft 10 Radschleppdampfer mit zusammen 6 060 PS. Dazu kommen noch einige Hilfsfahrzeuge, wie Hafenschlepper und Lagerkähne.

Die Gesellschaft ist seit dem 1. Januar 1924 wieder in vollem Umfange selbständig, nachdem sie vordem von 1907 bis 1912 dem Kartell der „Vereinigten" angehörte und von 1913 ab von der „Deutsch-Österreichischen" bewirtschaftet wurde[35]). Der finanzielle Erfolg der Selbständigkeit war bisher sehr gering. Nur für 1925 und 1927 fanden geringe Ausschüttungen von 3 bezw. 5 % statt[36]). Für das Rechnungs-

---

[33]) Vgl. Geschäftsbericht 1931.
[34]) Näheres siehe Pleißner a. a. O. S. 135 und 158 ff.
[35]) Burmester, Hch. a. a. O. S. 108.
[36]) Geschäftsbericht 1925 und 1927.

jahr 1933 beschloß man die Herabsetzung des bisher 1 Mill. RM. betragenden Aktienkapitals auf RM. 500 000[37]).

d) Behncke & Mewes, Hamburg.

Die Reederei Behncke & Mewes ist 1907 als Befrachtungsgeschäft entstanden. Sie ist das einzige Großunternehmen in der Elbeschiffahrt, das als offene Handelsgesellschaft gegründet, heute als Privatunternehmen betrieben, neben den Aktiengesellschaften eine hohe Bedeutung erringen konnte, ohne die Vorteile des Aktienprinzips zu genießen. Für die Durchführung der von ihr getätigten Frachtverträge benutzte sie während langer Jahre die Dampfkraft der Lauenburger Firmen L. P. Burmester und Matthias Burmester und der Hamburger Kohlengroßhandlung G. Albrecht. Der erforderliche Kahnraum konnte aus der Kleinschiffahrt reichlich gedeckt werden. Unter den Kleinschiffern bildete sich bald ein Stamm, der dauernd von der Gesellschaft beschäftigt wurde.

Auch nach dem Kriege bediente sich die Gesellschaft zur Ausführung der von ihr abgeschlossenen Transporte zunächst nur gemieteter Dampfkraft und gemieteten Kahnraums. Erst im Jahre 1926 erwarb sie die ersten Schleppdampfer; gegenwärtig besitzt sie 6 Schlepper mit 1900 PS. Ähnlich wie in früheren Jahren stehen der Gesellschaft heute die Schleppdampfer der Lauenburger Reedereien mit insgesamt 12 Schleppdampfern mit ca. 7650 PS ständig zur Verfügung. Die Hamburger Kohlengroßhandlung G. Albrecht, die gleichzeitig Speditions- und Getreidelagerung und -Umschlag in Wittenberge mit eigenem Kran und Greiferanlagen betreibt, schloß sich ebenfalls der Gruppe mit ihren 4 Schleppdampfern mit ca. 3000 PS und ihren 18 eisernen Kähnen mit ca. 11 000 t Tragfähigkeit wieder an[38]).

Die Trennung zwischen dem kaufmännischen und technischen Betrieb bei wirtschaftlicher Zusammenfassung der Unternehmungen als straffe Interessengemeinschaft hat sich bisher gut bewährt.

Nachdem die Beschaffung freien Kahnraumes mit dem Niedergang der Kleinschiffahrt und der Kampfeinstellung der Schiffseigner-Genossenschaft immer schwieriger wurde, sah sich die Hamburger Firma gezwungen, auch einen eigenen Kahnpark zuzulegen. 1927 wurden die ersten Kähne beschafft und 1928 übernahm sie die Breslauer Reederei Karl Krause. Gegenwärtig besitzt die Gesellschaft 40 eigene Kähne mit rd. 24 000 t Tragfähigkeit, die nunmehr neben den Räumten der ständigen Hausschiffer mit ca. 100 Kähnen die Grundlage für das Frachtgeschäft bilden[39]). Der ursprüngliche Charakter der Unternehmung, die Tätigkeit auf die Vermittlung für die durch Verträge gebundenen Betriebsmittel privater Schiffer zu beschränken, hat sich damit verändert, und gleichzeitig ist eine weitere Annäherung an den betrieblichen Aufbau der Aktiengesellschaft erfolgt.

---

[37]) Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 65. Jahrg. 1933, Heft 1, S. 41.
[38]) Vgl. Schiffahrts-Kalender 1933 a. a. O. S. 228/30 und 235.
[39]) ebenda S. 229 ff.

Die Reederei pflegt heute den gewöhnlichen Güter- und Schleppverkehr zwischen Hamburg — Lübeck — Magdeburg — Schönebeck — Aken — Wallwitzhafen — Torgau — Riesa — Meißen — Dresden — Laube — Tetschen — Schönpriesen — Außig bis Prag, sowie zwischen Hamburg — Wittenberge — Havelort — Spandau — Berlin — Stettin — Fürstenberg — Breslau — Kosel. Auf Grund langfristiger Verträge mit den Tankschiffahrtsunternehmungen schleppt sie ferner deren Tankschiffe im Eilschlepperverkehr nach allen oben angeführten Plätzen. Die Motorschiffsverkehre der Firma Behncke & Mewes führen ohne Innehaltung eines Fahrplanes Expeditionen nach allen Plätzen je nach dem vorliegenden Bedarf aus[40]). Unter Verzicht auf das Stückgutgeschäft wird hier regelrechte Trampschiffahrt betrieben, ein Geschäft, das in letzter Zeit an Bedeutung gewonnen hat.

e) Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrts-A.G., Dresden.

Die „Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrts-A.G." ist 1907 von Spediteuren und Frachtinteressenten anderer Art, die den sächsischen Wirtschaftskreisen entstammten, unter Führung der Magdeburger Privatbank gegründet worden, um ein Gegengewicht gegenüber der mächtigen Konzentration unter Führung der „Vereinigten Elbeschiffahrts-A.G." zu schaffen. Der verschärfte Wettbewerb auf der Elbe war für beide Gesellschaften verlustreich. Für die „Deutsch-Böhmische" ergab sich daraus 1913 die Notwendigkeit, das Gründungskapital von 3 auf 2,7 Mill. Mk. zu reduzieren. Auch in den nächsten Jahren hielt die ungünstige Entwicklung der Gesellschaft an[41]).

Am 1. Januar 1918 schloß die Gesellschaft mit der schon lange bestehenden „Deutsch-Österreichischen Dampfschiffahrts-A.G." eine Interessengemeinschaft, die schließlich Anfang Oktober 1921 zur Fusion beider Gesellschaften mit Wirkung vom 1. Januar 1922 führte. Der Grund zu dieser Verschmelzung lag vor allem darin, daß beide Unternehmungen eine Reihe ihrer wertvollsten Dampfer und Kähne auf Grund des Friedensvertrages an die Tschechoslowakei hatten abtreten müssen. Die „Deutsch-Böhmische" übernahm sämtliche Aktiva und Passiva der „Deutsch-Österreichischen" und tauschte die 2 Mill. Mk. Aktien gegen eigene im gleichen Betrage um.

Die gleichzeitig mit der Transaktion durchgeführte Kapitalerhöhung von 2,7 auf 8 Mill. Mk. ermöglichte der „Deutsch-Böhmischen" eine weitere Angliederung. Durch Vermittlung der der Elbe-Schiffahrt nahestehenden Commerz- und Privatbank erwarb die Gesellschaft im Laufe des Jahres 1922 die Aktienmajorität der „Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-A.G.", Dresden[42]), die auf der Elbe zwischen Mühlberg—Dresden—Leitmeritz Personenschiffahrt mit 26 Seitenradpersonendampfern betreibt. Die „Sächsisch-Böhmische" ist alsdann mit Wirkung vom 1. Januar 1922 der „Deutsch-Böhmischen"

---

[40]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 11. Jahrg. 1933, Heft 5, S. 8.
[41]) Vgl. Burmester, Hch. a. a. O. S. 103/4.
[42]) Vgl. Geschäftsbericht 1922.

angegliedert worden, so daß zum ersten Male auf der Elbe eine Zusammenfassung von Güter- und Personenschiffahrt stattfand. Eine völlige Verschmelzung der beiden Unternehmungen unterblieb. Schlepp- und Frachtschiffahrtsunternehmungen der Elbe können keine Kombinationen mit anders gearteten Betrieben eingehen, die das eigene, an sich schon große Risiko noch erhöhen. Gerade bei der Personenschiffahrt, die in ihrer Rentabilität stark von der Witterung abhängig ist — für einen Frachtverkehr kommen nur geringe Stückgutsendungen in Frage — ist das Risiko besonders groß. Daher wurde in der Generalversammlung vom 31. März 1923 die „Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-A.G." neu errichtet[43]). Den maßgebenden Einfluß auf das Unternehmen behielt zunächst die „Deutsch-Böhmische". Im Laufe des Jahres 1923 hat sie dann einen Teil der von ihr gehaltenen Aktien dem sächsischen Staat überlassen, der bis heute starken Einfluß auf die Personenschiffahrt besitzt[44]). Auch gegenwärtig bestehen enge geschäftliche Beziehungen zwischen der „Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt" und der „Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-A.G.", wodurch die finanzielle Lage der „Deutsch-Böhmischen" nicht unwesentlich gestärkt wird. Daneben bewirtschaften beide Gesellschaften die Schiffswerft und Maschinenfabrik Dresden-Laubegast als Hilfsbetrieb, die von der „Sächsisch-Böhmischen" bei deren Anschluß an die „Deutsch-Böhmische" miteingebracht wurde.

Als der „Neuen Deutsch-Böhmischen" im Jahre 1924 die Gefahr der Überfremdung durch tschechoslowakisches Kapital drohte, sah das Land Sachsen sich veranlaßt, auch der „Deutsch-Böhmischen" zu Hilfe zu kommen[45]). Die langjährige Ertragslosigkeit des Unternehmens läßt den Schritt der sächsischen Regierung als mit einem erheblichen Risiko verbunden erscheinen. Bis jetzt hat sich jedoch die 49%ige Beteiligung an dem seit der Goldmarkeröffnungsbilanz 5,025 Mill. RM. betragenden Aktienkapital noch nicht als nachteilig erwiesen.

Trotz der tatkräftigen Unterstützung durch den sächsischen Staat befinden sich die übrigen 51 % des Aktienkapitals in tschechoslowakischen Händen und zwar im Besitz des tschechoslowakischen Großindustriellen Georg Schicht, Präsident des Konzerns Georg Schicht

---

[43]) Das Unternehmen war bereits 1836 gegründet worden. Das Aktienkapital beträgt heute 1 Mill. RM.

[44]) Anlaß für die Anteilnahme des Staates ist das große Interesse, das die sächsische Wirtschaft diesem Unternehmen entgegenbringt, weil es den Personenverkehr planmäßig auf der Elbe vermittelt. Die Beteiligung des Staates hat gleichzeitig der Stützung der Gesellschaft in der schweren Zeit des Jahres 1923 gedient.

[45]) Die angeführten Beteiligungen Sachsens, die mehr politischen als wirtschaftlichen Motiven gefolgt sind und erst eine Erscheinung der Nachkriegszeit darstellen, sind die einzigen Fälle, in denen sich ein deutscher Staat an deutschen Elbeschiffahrtsgesellschaften beteiligt hat. Auf dem Rhein haben sich Preußen (Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft), Baden (Fendelkonzern) und Bayern (Rhenania-Gruppe) bereits vor dem Kriege für die Schiffahrt interessiert. Vgl. Napp-Zinn: Rheinschiffahrt 1913—1925, Berlin 1925, S. 30 ff.

A.G., Außig. Die Transporte der in der Tschechoslowakei gelegenen Seifenfabriken des Konzerns werden von der „Deutsch-Böhmischen" ausgeführt. Sie können jedoch nicht eine ausreichende Beschäftigung der Flotte gewährleisten, da sie nur ein Sechstel der Gesamttransporte der „Deutsch - Böhmischen" ausmachen[46]). Die früheren Verbindungen der Gesellschaft mit sächsischen Spediteuren und Eigenverladern sind durch den Übergang des Aktienkapitals in obige Hände gelöst worden.

Die ungünstige Lage in der Elbeschiffahrt führte am 11. September 1925 zu der Betriebsmittelgemeinschaft mit der „Vereinigten"[47]). Als aber der „Deutsch-Böhmischen" die Interessengemeinschaft „Neue Norddeutsche — Vereinigte Elbeschiffahrt A.G." bekannt wurde, löste sie den Vertrag mit der „Vereinigten" durch friedliche Übereinkunft zum 1. Januar 1927. Der Grund war darin zu suchen, daß Schicht der Zusammenschlußbewegung in der Elbeschiffahrt von vornherein ablehnend gegenüberstand aus Interesse an niedrigen Frachten für seine Seifenfabriken.

Nach dem Scheitern aller Kartellierungs- und Vertrustungspläne auf der Elbe hatte die „Neue Deutsch-Böhmische" mit ihrer Großkundschaft in der Talfahrt seit dem 1. 1. 1931 Tarifverträge abgeschlossen, die wesentlich unter den an sich niedrigen Frachtraten lagen[48]). Insbesondere konnte die Gesellschaft das Salzgeschäft für 1931 ganz allein abschließen.

Die betriebliche Organisation der „Neuen Deutsch-Böhmischen" wurde nach dem Kriege dahin erweitert, daß neben den bisher betriebenen Schlepp- und Frachtverkehren auf der Elbe, Elbe - Trave - Kanal und Moldau eine regelmäßige Eildampferlinie nach der Saale (Hamburg—Halle—Saaleplätze) eingerichtet wurde. Seit dem 16. 1. 1927 betreibt die „Deutsch-Böhmische" auch Eilschlepperverkehre von Hamburg und Magdeburg nach Riesa—Dresden, die vor allem als Konkurrenz gegen die Eildienste der „Vereinigten", mit der sie kurz vorher noch freundschaftlich verbunden gewesen war, auftreten. Als absolute Neuerung wurde für die beschleunigte Beförderung von der „Deutsch-Böhmischen" kein Zuschlag berechnet, wodurch praktisch die Frachten eine wesentliche Senkung erfuhren.

Im Oktober 1929 eröffnete die „Deutsch-Böhmische" einen Eildienst Hamburg—Berlin, der insbesondere die „Schlesische Dampfer-Compagnie" treffen sollte. Mangels leistungsfähiger Eilschiffe — die Eildampfer der „Deutsch-Böhmischen" fahren in 5 Tagen nach Berlin, während die Eilschiffe der übrigen Gesellschaften nur 31/2 Tage benötigen — führte die Gesellschaft diesen Eilverkehr zu halben Eilgutsätzen durch[49]). Durch eine Betriebsgemeinschaft mit der „Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt- und Rothenbücher, Maaß & Lüdecke

[46]) Vgl. Schulz-Kiesow a. a. O. S. 1011/12.
[47]) Vgl. S. 63 dieser Arbeit.
[48]) Vgl. Schulz-Kiesow a. a. O. S. 1012.
[49]) Vgl. Schulz-Kiesow a. a. O. S. 1012.

Berliner Verkehr, Betriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung“ [50]) ist der Eildienst Hamburg—Berlin nunmehr ganz auf die Motorschifffahrt umgestellt worden. Die Expeditionszahl ist dadurch wesentlich erhöht worden, so daß jetzt täglich Abfahrten stattfinden.

Die bisherige finanzielle Entwicklung der „Neuen Deutsch-Böhmischen“ ist nicht gerade günstig gewesen, wenn in den letzten Jahren auch weit besser als vor dem Kriege. Nach der Stabilisierung konnte wieder die Dividendenzahlung aufgenommen werden, die bis 1929 3 bezw. 5 % betrug. Seit 1929 fand keine Ausschüttung statt. Von den 17 Jahren von 1907 bis 1924 sind nicht weniger als 14 dividendenlos gewesen[51]).

f) Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Prag.

Die „Cechoslovakische“ ist das jüngste und als Fortsetzung der „Prager Dampf- und Segel-Schiffahrts-Gesellschaft“ und der „Österreichischen Nord - West - Dampfschiffahrts - Gesellschaft“ zugleich das älteste und einzige ausländische Schiffahrtsunternehmen auf der Elbe. Die „Prager Dampf- und Segelschiffahrts-Gesellschaft“ war bereits 1822 gegründet worden und nannte sich bis 1856 „Prager Schiffahrts-Gesellschaft[52]). 1881 wurde sie von der neugegründeten „Österreichischen Nord-West-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ übernommen[53]). Als nach 17jähriger Unterbrechung nach Böhmen zurückgekehrtes Unternehmen hat die „Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft“ eine Entwicklung fortzusetzen, die mit dem 1903/4 erfolgten Aufgehen der „Österreichischen Nord-West“ in die „Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.G.“ geendet hatte.

Zur vorläufigen Regelung der sich aus Art. 339 des Friedensvertrages ergebenden tschechoslowakischen Ansprüche wurde unmittelbar nach Kriegsende die „Cechoslovakische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ errichtet. Diese hatte später die Einzelgesellschaften auf der Elbe, Donau sowie auf der Oder zu gründen, das von Deutschland abgelieferte Material zu übernehmen und an die neuen Gesellschaften zu übertragen[54]). Nach erfolgter Ablösung der „Oesterreichischen Nord-West-Dampfschiffahrts A.G.“ von der „Vereinigten“ schuf die „Cechoslovakische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ auf Grund des Gesetzes vom 13. Juni 1922 die „Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft,

---

[50]) Diese Gesellschaft betreibt neben einem regelmäßigen Eilgüterverkehr mit Motorschiffen den Schleppergüterverkehr von Berlin nach Hamburg und umgekehrt. Außerdem unterhält sie Schleppergüterverkehr zwischen Berlin—Mittelelbe—Sachsen—Böhmen und umgekehrt, desgleichen nach und von den Saalestationen. Vgl. Schiffahrts-Kalender 1933 a. a. O. S. 221.

[51]) Zusammengestellt nach den Geschäftsberichten.

[52]) Vgl. Pleißner a. a. O. S. 91 ff.

[53]) Vgl. Pleißner a. a. O. S. 113 ff.

[54]) Vgl. Burmester, Hch. a. a. O. S. 110.

(Cescoslovenská Plavebni Akciova Spolecnost Labská, abgekürzt: C. P. S. L.)[55]).

Die Gründung wurde von einer böhmischen Bankengruppe, die aus der Civnostenska Banka, Böhmischen Industrialbank, Cechischen Agrarbank, Prager Kreditbank und Legionärsbank bestand, unterstützt. Bis heute steht dieses Bankenkonsortium der Gesellschaft nahe[56]). Das Aktienkapital in Höhe von 70 Mill. Kc wurde in 70 000 Vorzugsaktien zu je 400 Kc = 28 Mill. Kc und in 105 000 Stammaktien zu je 400 Kc = 42 Mill. Kc zerlegt. 70% der Vorzugsaktien = 19,6 Mill. Kc übernahm die Bankengruppe, den Rest und sämtliche Stammaktien der Staat[55]). Danach betrug die Beteiligung der Bankengruppe 28%, die des Staates 72%. In dem Vertrag, den die Banken mit dem Staate schlossen, wurde den Gründern auferlegt, nicht mehr als 62% der von ihnen übernommenen Vorzugsaktien veräußern zu dürfen, wobei der Staat ein Vorkaufsrecht erhielt. Der Staat darf die in seinem Besitz befindlichen Stammaktien überhaupt nicht weiter begeben. Ein Eindringen ausländischer Kreise in die „Cechoslovakische Elbeschiffahrts-A.G" wird damit verhindert.

Der hohe Staatseinfluß ist auch in der Zusammensetzung des Verwaltungsrates und Vollzugsausschusses erkennbar. Im 15gliedrigen Verwaltungsrat stellt der Fiskus ein Drittel aller Mitglieder, während von den 5 Mitgliedern des Vollzugsausschusses 2 Vertreter des Staates sind.

Eine Dividende hat die Gesellschaft seit Bestehen noch nicht ausschütten können. Bis 1923 hat sie mit Verlusten gearbeitet. 1924 ergab sich zum ersten Mal ein kleiner Gewinn, der im nächsten Jahr durch neue Verluste wieder aufgezehrt wurde. Zur Deckung der Unterbilanz stellte das Handelsministerium 1923 eine Subvention von 3 Mill. Kc zur Verfügung und 1925 das Arbeitsministerium 1,75 Mill. Kc[57]).

Die Schwierigkeiten der Gesellschaft erforderten weitere Mittel. Durch Gesetz vom 8. Oktober 1924 übernahm der Staat die Garantie für ein Darlehen von 30 Mill. Kc das von der Zemska Banka zum Ausbau des Schiffsparkes gewährt wurde. Diese Mittel ermöglichten wohl die allernotwendigsten Reparaturen des Schiffsparkes, zur Ersetzung des alten Schiffsmaterials durch neues reichten sie jedoch nicht.

Die anhaltende ungünstige Lage des Unternehmens führte 1929 mit Zustimmung der Regierung zur Herabsetzung des Aktienkapitals von 70 Mill. Kc auf 40 Mill. Kc. Im einzelnen wurden 7000 Vorzugsaktien zu je 400 Kc = 2,8 Mill. Kc und 68 000 Stammaktien zu je

---

[55]) Vgl. „Gesetz betr. die Regelung der Verhältnisse der cechoslovakischen Staatsverwaltung zu den cechoslovakischen Schiffahrtsgesellschaften auf der Elbe und Donau vom 13. Juni 1922", Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Cechoslovakischen Staates 1922, Prag 1923, S. 969 ff.

[56]) Der Vorsitzende der Böhmischen Industrialbank in Prag ist z. Zt. Präsident des Verwaltungsrates der Schiffahrtsgesellschaft. Vgl. Schiffahrts-Kalender 1933, a. a. O. S. 222.

[57]) Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 33. Jahrg. 1926, Heft 14, S. 505.

400 Kc = 27,2 Mill. Kc abgeschrieben, so daß das Aktienkapital gegenwärtig aus 25,2 Mill. Kc. Vorzugsaktien und 14,8 Mill. Kc Stammaktien besteht. Die Verminderung des Aktienkapitals trifft allein den Staat, dessen Beteiligung am Unternehmen von 72% auf 51% zurückgegangen ist; sein überwiegender Einfluß bleibt dennoch gewahrt.

Mit dem durch den Versailler Vertrag angefallenen Schiffspark betreibt die Gesellschaft einen regelmäßigen Schleppverkehr zwischen allen Elbe- und Moldau-Stationen sowie einen Eildienst zwischen Hamburg und Laube. Zu diesen Betriebszweigen ist seit 1928 ein regelmäßiger direkter Gütereilverkehr zwischen Prag und Hamburg hinzugekommen. Hierzu verwendet die Gesellschaft 4 in Böhmen aus Mitteln des Ministeriums für öffentliche Arbeiten erbaute Dieselmotor-Schnellboote . Diese Motorschiffe legen die Strecke durch Vermeidung zeitraubender Zu- und Umladungen in den Zwischenhäfen in 4½ Tagen Talfahrt und in 5½ Tagen Bergfahrt zurück[58]). Die Schlepperflotte wurde 1932 durch den Bau von 2 Motorschleppern mit insgesamt 1300 PS modernisiert. Dabei arbeiten auf dem Motorschlepper „Präsident Masaryk", dem modernsten Fahrzeug auf der Elbe, zum ersten Mal 2 je 450 PS starke Dieselmotoren mit einem Spezialgetriebe auf Schaufelräder. Das Schiff, an dessen Bau führend die Skoda-Werke, Pilsen, beteiligt waren, kann bei der Bergfahrt mit 13 vollbeladenen Kähnen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 km pro Stunde aufrecht erhalten[59]).

Auf der kanalisierten Elbe- und Moldaustrecke läßt die „Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-A.G." durch ihre Tochtergesellschaft „Remorquage an der Moldau und Elbe G. m. b. H." den Schleppdienst mit 14 Schrauben- und Raddampfern mit einer Gesamtleistung von 3 380 PS ausüben[60]).

Neben dem Schiffspark verfügt die Gesellschaft über dazugehörige Hilfsfahrzeuge, wie Lager- und Werkstättenschiffe, über Ewerführerei und über 62 km Schleppkette von der sächsisch-böhmischen Grenze bis Lobositz. Im Prag-Holesovicer Hafen bewirtschaftet die Gesellschaft ein gepachtetes, in Außig zwei eigene, in Tetschen eigene und gepachtete Lagerhäuser, ferner eine Schiffsreparaturwerkstätte[61]). In Hamburg besitzt die Gesellschaft den vom tschechoslowakischen Staat[62]) gepachteten Schuppen im Saalehafen und den Peutehafen, in Magdeburg einen Güterschuppen.

Den deutschen Unternehmungen gegenüber ist die tschechoslowakische Gesellschaft stets wirtschaftsfriedlich gewesen. Sie ist

---

[58]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 10. Jahrg. 1932, Heft 31, S. 3.
[59]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 11. Jahrg. 1933, Heft 5, S. 7/8.
[60]) Vgl. Schiffahrts-Kalender 1933 a. a. O. S. 224 ff.
[61]) ebenda S. 222 ff.
[62]) Auf Grund des Art. 363 des Versailler Vertrages mußte Deutschland der Tschechoslowakei eine Freihafenzone im Hamburger Hafen einräumen. 1928 gelangten die seit 5 Jahren hierüber schwebenden Verhandlungen zum Abschluß. Dem tschechoslowakischen Staat wurden im Hamburger Hafen Grundstücke auf 90 Jahre pachtweise überlassen.

Mitglied der Kartelle gewesen und hat auch besondere Verträge mit deutschen Gesellschaften geschlossen. Den neuen Kartellen des Jahres 1932 hat sie sich jedoch auf Druck der tschechoslowakischen Industrie nicht angeschlossen.

3. Der Betrieb der Großschiffahrt.

a) Die wirtschaftliche Eigenart des Betriebes.

Der Betrieb der Elbe-Großschiffahrt ist stärker als die meisten anderen Großbetriebe der übrigen Wirtschaftszweige naturgebunden. Er unterliegt nicht nur dem Rhythmus der Konjunktur, der wie in der übrigen Wirtschaft eine wechselnde Ausweitung und Einengung mit sich bringt, sondern auch bestimmten Saisonschwankungen, die im Jahresrhythmus der Verschiffungen ihren Ausdruck finden. Während in der Regel das Berggeschäft seine Hauptleistung in der ersten Jahreshälfte erzielt, steigt das Talgeschäft nach dem Ende des Jahres zu an, um im November, häufig auch erst im Dezember, durch die absatzbedingten Kali- und produktionsbedingten Zuckerverladungen das Maximum zu erreichen[63]). Darüber hinaus hat sich der Elbe-Großschiffahrtsbetrieb aber noch einem spezifischen Rhythmus anzupassen, das ist der Wechsel des Wasserstandes — vom Eisgang und Nebel ganz abgesehen —, der oft, aber keineswegs immer, mit der Saison schwankt, vielmehr ganz elementare, weder im Ausschlag noch in der zeitlichen Abgrenzung errechenbare oder auch nur kurzfristig voraussehbare Schwankungen aufweist.

Auf Grund der dargestellten Naturgebundenheit ist der Betrieb äußerst empfindlich. Seine in hohem Grade konjunkturabhängige Lage zwingt den Betrieb bei schlechter Konjunktur der sehr vielgestaltigen Benutzerkreise zum Stillhalten, ohne daß er in der Lage wäre, sich durch Arbeit auf Vorrat oder wesentliche kostenersparende Betriebseinschränkungen zu schützen. Streiks und Aussperrungen bei wichtigen Zubringern von Gütern, handelspolitische Maßnahmen, wie Zollerhöhungen, Devisenzwangsbewirtschaftungen und Einfuhrkontingentierungen können eine zeitweise Beeinträchtigung des gesamten Elbeschiffahrtsgeschäftes auslösen. Umgekehrt kann auch ein einziges wichtiges, außerbetriebliches Ereignis, wie z. B. der englische Kohlenarbeiterstreik im Jahre 1926, den Betrieb stärker beleben. Noch empfindlicher ist der Betrieb gegen die starken und dabei fast unberechenbaren Natureinflüsse mannigfacher Art, wie Hoch- und Kleinwasser, Jahreszeit, Dunkelheit, Nebel, Stürme und Eisgang.

---

[63]) Kali wird im Herbst und im Winter für die Frühjahrsbestellung abgerufen. Beim Zucker setzen Ende Oktober bis Anfang November die ersten Verladungen der neuen Kampagne ein, die zu einem großen Teil sofort ins Ausland verbracht werden. Der ziemlich bedeutende Unterschied zwischen Eisenbahntarifen und Wasserfracht drängt dazu, den Wasserweg noch vor der Wintersperre zu benutzen. Bei offenem Wasser werden auch in den Wintermonaten noch größere Mengen Zucker per Schiff verladen.

Derartige Störungen bzw. Stockungen und zeitliche Verlagerung der Güterzufuhr, die Unsicherheit und Unruhe in die Betriebsführung hineintragen, vermag auch keine betriebliche Preispolitik zu beseitigen. Die an sich naheliegende Möglichkeit einer Abwanderung des unbenutzten Schiffsmaterials im großen nach den benachbarten Wasserstraßen und der Oder hätte nur dann einen wirtschaftlichen Sinn, wenn dort tatsächliche zusätzliche Nachfrage nach Kahnraum bzw. Schleppkraft herrscht. Durch das Zuströmen von Schiffsmaterial im großen würde sonst der auf diesen Wasserstraßen vorhandene Schiffspark stark vermehrt werden. Das hierdurch bedingte Überangebot von Kahnraum bzw. Schleppkraft würde das Fallen der Frachtsätze bzw. Schlepplöhne in den angeführten Stromgebieten zur Folge haben, so daß dann die von den Gesellschaften durch die Abwanderung erhoffte Rentabilität ausbleiben würde. Außerdem haben fast sämtliche größeren Elbeschiffahrtsgesellschaften regelmäßig Schiffsmaterial auf diesen Wasserstraßen schwimmen.

Der Betrieb der Elbegroßschiffahrt ist ein gemischter Betrieb, d. h. Fracht- und Schleppschiffahrt werden nebeneinander ausgeübt. Der gemischte Betrieb stellt ein fortgeschritteneres Stadium des Schiffahrtsbetriebes dar, weil zwei notwendige Bestandteile des Binnenschiffahrtstransportes, die Stellung des Schiffsraumes und dessen Fortbewegung, in einer Hand vereinigt sind. Es wird der Transport in seiner Gesamtheit übernommen und ausgeführt, d. h. es werden die Kähne für das zu befördernde Gut und die Schleppkraft zur Fortbewegung der hierfür erforderlichen Kähne zur Verfügung gestellt und die Leistungen beider in einem Transportsatz abgerechnet. Sehr häufig sind noch Umschlagseinrichtungen zum Be- und Entladen der Schiffe vorhanden und auch diese Leistungen werden dann in das Geschäft einbezogen. Bei dieser Betriebsweise tritt sofort die Abhängigkeit von der Beschäftigung, von dem Zustrom der zu befördernden Güter in Erscheinung. Neben der kostenverursachenden Verwaltung des Schiffsparkes ist erforderlich eine Organisation der Transportgutbeschaffung und damit ein größerer Verwaltungsapparat, der laufend Kosten verursacht, die vorwiegend leistungsunabhängig, fix, sind und zu einer möglichst gleichmäßigen und vollen Beschäftigung des Schiffsparkes drängen. Auch sonst herrschen die fixen Kosten stark im Elbeschiffahrtsgroßbetrieb vor, so daß das Streben des Betriebes nach kontinuierlichem Zustrom von Transportgut einerseits und nach restloser Ausnutzung der Fahrzeuge andererseits weiterhin verstärkt wird. So sind die Kosten der Betriebsbereitschaft der Fahrzeuge, z. B. die Kosten für Reparaturen, Abschreibungen, Kaskoversicherung und Verzinsung, unabhängig von der Höhe der Leistung, also fix. Auch von den Betriebskosten, d. h. den Kosten, die unmittelbar durch die Inbetriebnahme der Fahrzeuge entstehen, sind wesentliche Kostenbestandteile fix.

Die Betriebskosten des Kahnes, die sich aus Lohn-, Reise- und Materialkosten zusammensetzen, sind fast ausschließlich fix. Ob der Kahnraum auf einer Fahrt ganz oder nur teilweise oder gar nicht ausgenützt wird, macht für die Lohnkosten der Besatzung unmittelbar

nichts aus. Auch die Materialkosten können bei vorübergehenden Betriebsausfällen nicht eingespart werden; denn der Materialverbrauch beim Kahn — wie Farben, Karbolineum und Teer — dient in erster Linie der Konservierung des Schiffskörpers, der weniger einem Beanspruchungs-, sondern mehr einem natürlichen durch die Witterung beeinflußten Verschleiß unterliegt. Nur die unmittelbar mit der Reise verbundenen Auslagen, z. B. Steuermannslöhne und Telefonspesen, kommen dann in Fortfall. Diese stehen zu der Höhe der erstgenannten Gruppen jedoch in keinem ausschlaggebenden Verhältnis.

Beim Betrieb eines Bootes, z. B. eines Schleppbootes, dessen Betriebskosten sich aus Lohn-, Kohlen- und Materialkosten zusammensetzen, liegen die Verhältnisse anders. Im Gegensatz zum Kahn verschieben sich hier die Kosten in ihrer Gesamthöhe mit der jeweiligen Leistung. Bei Steigerung der Leistung nimmt die Gesamtheit der Kosten zu und umgekehrt, bei abnehmender Leistung fällt sie ab. Dabei ist jedoch das Maß der Steigerung bezw. des Abfallens bei Kosten und Leistungen verschieden. Bei zunehmender Leistung wachsen zwar die Gesamtkosten, jedoch nicht in demselben Ausmaß wie die Leistungssteigerung; die Steigerung der Kosten bleibt hinter der der Leistung zurück. Andererseits fallen die Kosten mit dem Rückgang der Leistung ebenfalls in geringerem Maße als die Leistung. Diese Unterproportionalität im Kostenverlauf beim Bootsbetrieb erklärt sich aus der Tatsache, daß die obenerwähnten Kosten des Bootsbetriebes eine Kostenmischung verkörpern, bestehend aus fixen und proportionalen Kosten. Um dies zu beweisen, müssen die einzelnen Kostenarten in ihrer Beziehung zur Leistung betrachtet werden.

Die sich aus den Gehältern für Kapitän, Maschinisten und den Löhnen für die Besatzung zusammensetzenden Lohnkosten sind ähnlich wie beim Kahn Zeitlöhne und deshalb fixer Natur. Eine wesentliche Steigerung erfahren sie bei stärkerer Betriebsanspannung durch die Überschreitung der im Lohntarif vorgesehenen Arbeitszeiten und die dadurch zu zahlenden außerordentlich hohen Sondervergütungen für die Mehrarbeit. Die, gemessen an der Leistung, in ihrer Gesamtheit übermäßig steigenden Überstundenlöhne mit ihrer Staffelung nach Über-, Sonntags- und Nachtstunden verursachen geradezu eine Überproportionalität in den Lohnkosten, deren Wirkung durch den ursprünglich fixen Charakter der Grundlöhne nicht mehr ganz aufgehoben wird. Die Materialkosten beim Betrieb eines Schleppbootes sind im Gegensatz zum Kahnbetrieb mehr proportional; denn der Materialverbrauch erstreckt sich beim Schlepper hauptsächlich auf Betriebsmaterial, wie Verbrauch an Schmiermitteln, Putzstoffen, Roststäben und Schleppsträngen, beim Kahnbetrieb dagegen mehr auf Konservierungsmaterial.

Im stärksten Maße werden die Kosten des Schleppbootsbetriebes von den Kohlenkosten beeinflußt. Sie machen ca. 60 % der Gesamtbetriebskosten des Schleppbootes aus. Die Kohlenkosten in ihrer Gesamtheit sind im Verhältnis zur Leistung im großen und ganzen proportional. Bei steigender Leistung wachsen sie bis zu einer gewissen Grenze unterproportional; sie steigen an, aber nicht in demselben Verhältnis wie die Leistungen. Diese Tatsache erklärt sich aus der

zeitlichen Ausnutzung, d. h. der Ausfüllung des dem Boote für seine Schleppleistung zur Verfügung stehenden Zeitraumes. Im Betrieb eines Schleppbootes entstehen immer Zeitausfälle. Beispielsweise beansprucht das Boot Zeit zum Einnehmen der Kohlen und der Betriebsmaterialien. Vorübergehender Mangel an Schleppgut, Aufenthalte durch Aufnahme und Abwerfen der Kähne führen zu Wartezeiten. Während dieser Liege- und Bekohlungszeiten muß das Boot mit Rücksicht auf ständige Betriebsbereitschaft seine Kessel unter Dampf halten, d. h. es entstehen Kohlenkosten mit fixem Einschlag. Die in der Gesamtheit der Kohlenkosten vorhandene Kostenmischung, bestehend aus dem fixen Kohlenverbrauch der Liege- und Bekohlungszeiten und dem proportionalen, d. h. leistungsabhängigen Verbrauch, verursacht so die erwähnte Unterproportionalität in den Kohlenkosten. Da die dem Boote zur Verfügung stehende Schleppzeit, z. B. durch den Eintritt der Dunkelheit und durch Bestimmungen der Arbeitsbedingungen beschränkt ist, nehmen bei Steigerung der Leistung im entsprechenden Verhältnis diese Liege- und Bekohlungszeiten, insbesondere durch Einschränkung der Wartezeiten, ab bis zu einer bestimmten Grenze, über die hinaus eine Mehrleistung nur durch Steigerung der Fahrtgeschwindigkeit oder Ausdehnung der Fahrzeit ererichtet werden kann. Daraus folgt hinsichtlich des Kohlenverbrauches, daß die Kohlenkosten von einer starken allmählich in eine schwächere Unterproportionalität übergehen und nach Erreichung der größten zeitlichen Ausnutzung gleichmäßig unterproportional verlaufen. Mit gesteigerter Geschwindigkeit wachsen die Kohlenkosten leicht aus der Unterproportionalität in die Überproportionalität.

Aus den Ausführungen ergibt sich, daß, wie bei den meisten Verkehrsbetrieben, bei den Großbetrieben der Elbeschiffahrt die fixen Kosten überwiegen; Bereitschaftskosten und Kosten des Kahnbetriebes sind vollkommen unabhängig von der Leistung, die Betriebskosten des Bootsbetriebes weisen eine Unterproportionalität auf. Diese Kostenstruktur macht den Großbetrieb besonders empfindlich gegen ungenügende Beschäftigung und ganz besonders gegen fehlerhafte Ausnutzung des Schiffsparkes. Jeder Betrieb ist daher auf einen kontinuierlichen Zustrom von Transportgut bedacht, sowie auf die restlose Ausnutzung der vorhandenen Fahrzeuge, die Vermeidung von Leerlauf und unwirtschaftlichen Aufenthalten und auf die hierfür unerläßlich ständige Betriebsbereitschaft. Hierzu bedarf jeder Betrieb, wie später dargestellt wird, besonderer Einrichtungen und eines besonderen Verwaltungsapparates, der ebenfalls Kosten verursacht, die vorwiegend leistungsunabhängig, fix, sind. Die in einer größeren Gesellschaft ziemlich erheblichen Verwaltungskosten drängen zur intensiven Ausnutzung der Fahrzeuge. Im Gegensatz zu fast allen industriellen und Verkehrsbetrieben kann aber der Betrieb der Elbegroßschiffahrt das Ziel der betrieblichen Disposition, den optimalen Beschäftigungsgrad zu erreichen, nicht genau rechnerisch im voraus bestimmen. Einmal schwankt der ausnutzbare Kahnraum in seiner Höhe mit dem Wasserstand der Elbe, andererseits kann die Gesellschaft auf der Elbe ihre betriebliche Kapazität durch Chartern von Kleinschifferkähnen außerordentlich stark erweitern. Die Disposition und die damit zusammen-

hängende Erweiterung oder Einengung des betrieblichen Schiffsraumes wird weiterhin bedingt und erschwert durch die zerstreute Lage der Lade- und Löschplätze von Prag bis Hamburg, sowie durch den nicht genau festlegbaren Dienst der Schiffsgefäße zwischen diesen Plätzen.

Aus dem bisher Dargestellten ergibt sich teilweise eine weitere Eigenart des Elbeschiffahrtsgroßbetriebes: die Zentralisation der Disposition, d. h. der Hauptverwaltung, bei großer Beweglichkeit der Hauptkostenstellen, Boote und Kähne. Das aus diesem Umstand bedingte starke Kontrollbedürfnis erfordert einen umfangreichen und kostenverursachenden Kontrollapparat längs der Elbe, der die Schiffsbewegung der Gesellschaftsflotte auf dem Strome genau kontrolliert. Dieser Apparat besteht aus dem in einem anderen Zusammenhang näher darzustellenden Zweigniederlassungen und vor allem aus Agenturen. Letztere haben neben der auszuübenden Kontrolle Nachrichten an die Fahrzeuge zu übermitteln. Den Kontrollstellen gehen von der Hauptverwaltung regelmäßig schriftliche Berichte und zwar in der Form des Tagesberichtes zu. Er zerfällt häufig in Schlepp- und Kahn-, sowie in Berg- und Talberichte. Der Tagesbericht enthält in erster Linie die Aufzeichnung über die an dem betreffenden Tag von der Zentralstelle aus veranlaßten Schiffsbewegungen, daneben Mitteilungen von allgemeinem Interesse. Ist z. B. die Hauptverwaltung in Hamburg, so geht an sämtliche elbaufwärts liegende Vertretungen ein Tagesbericht gleichen Inhalts, der die Schiffsbewegungen elbaufwärts enthält, und ein entsprechender Bericht, der die Schiffsbewegungen in Richtung Hamburg mitteilt. Die Zweigniederlassungen ihrerseits berichten über die in ihrem Bereich, sei es aus eigener Initiative, sei es auf Anlaß der Zentralstelle, veranlaßten Schiffsbewegungen, und zwar gehen die Nachrichten, die den Bergverkehr betreffen, gleichlautend an alle oberhalb gelegenen Stellen und an die Zentrale. Bei Nachrichten, die den Talverkehr betreffen, werden alle unterhalb liegenden Stellen bis zur Zentrale berücksichtigt. Jede Agentur meldet der Zentrale sowie den Zweigniederlassungen, die in der Fahrtrichtung der Schiffe liegen, schriftlich das Durchfahren der angekündigten Fahrzeuge. Um eine unbedingte Zwangsläufigkeit in der Berichterstattung zu gewährleisten, werden einheitliche Formulare verwendet. Vervollständigt wird diese schriftliche Kontrollübermittlung durch eine bei jeder Stelle getroffene Einrichtung, die, sei es durch zweckmäßige Registrierung oder durch Eintragung in besondere Bücher, diese Mitteilungen so festhält, daß die gesamte Bewegung der Flotte zentral und an den einzelnen Stellen niedergeschrieben ist und mit einem Blick jederzeit und fortlaufend übersehen werden kann.

b) Die Gesellschaftsform.

Als Gesellschaftsform der Elbegroßschiffahrtsbetriebe herrscht die Aktiengesellschaft vor. Nur ein Großbetrieb, die Firma Behncke & Mewes, Hamburg, besitzt diese Gesellschaftsform nicht. Die Aktiengesellschaft hat in der Elbeschiffahrt kaum ein fruchtbares Betätigungsfeld finden können. Schon eine Zusammenstellung der in der Zeit von

1913 bis 1932 ausgeschütteten Dividendensätze läßt das deutlich erkennen[64]):

Jahr	V.E.G.[65])	NNFDG / NN&VE	N.D.B.	Elbe	S.D.C.	Oe.N.W.D.S. / C.P.S.L.
1913	0	0	0	6	7,5	4
1914	0	0	0	6	2	4
1915	0	0	0	4	0	4
1916	0	4	0	4	6	4
1917	0	4	0	4	0	4
1918	0	6	0	4	7,5	4
1924	4	6	3	0	0	0
1925	0	6	3	3	5	0
1926	5	6,5	5	0	6	0
1927	5	7	5	5	7	0
1928	0	0	5	0	0	0
1929	—	6	3	0	0	0
1930	—	0	0	0	0	0
1931	—	0	0	0	0	0
1932	—	0	0	0	0	0

Nach dieser Tabelle sind die Dividenden gering und sehr schwankend, Dividendenlosigkeit ist keine Seltenheit. Nur die „Elbe" Dampfschiffahrts-A.G. und die „Oesterreichische Nord-West-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft" nahmen bis 1918 regelmäßig jährliche Ausschüttungen vor, die im Durchschnitt bei der ersteren 4,5%, bei der letzteren 4% betrugen. Da aber die „Oesterreichische Nord-West-Dampfschiffahrts-A.G." an die „Vereinigte" verpachtet war[66]), kam die Dividende der pachtenden Gesellschaft als Inhaberin der Aktien zugute, so daß sie nur nominell war. Die „Elbe" hat ihre Verteilungen ebenfalls aus Pachtzinsen vorgenommen. Für die übrigen Unternehmungen ergaben sich für die Zeit von 1913 bis 1918 folgende Durchschnittsdividenden:

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.G. = 0,0%
Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts A.G. = 2,5%
Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrts A.G. = 0,0%
Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G. = 3,8%

64) Zusammengestellt nach den Geschäftsberichten.
65) V.E.G. = Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.G.
NNFDG. = Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-A.G.
NN & VE = Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G.
N.D.B. = Neue Deutsch-Böhmische Elbe-Schiffahrts-A.G.
Elbe = Elbe Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft.
S.D.C. = Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G.
Oe.N.W.D.S. = Oesterreichische Nord-West-Dampfschiffahrts-A.G.
C.P.S.L. = Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
66) Vgl. Pleißner a. a. O. S. 120 und 128.

In der Zeit von 1924 bis 1932 weisen die einzelnen Unternehmungen folgende Durchschnittsdividenden auf:

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.G.	= 2,8%
Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts A.G.	= 5,1%
Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G. (seit 1929)	= 1,5%
Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.G.	= 2,7%
Elbe Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft	= 0,9%
Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G.	= 2,0%
Cechoslovakische Elbeschiffahrts A.G.	= 0,0%

Das Bild hat sich gegenüber der Vorkriegszeit etwas gebessert. Im Verhältnis zu den Ausschüttungen der Aktiengesellschaften in der übrigen Wirtschaft ist jedoch die Durchschnittsdividende in der Elbeschiffahrt sehr gering.

Die höchste, seit 1924 verteilte Dividende ist die 1927 von der „Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft" und der „Schlesischen Dampfer-Compagnie" ausgeschüttete von 7%. Überhaupt waren in diesem Jahr die Ausschüttungen der Unternehmungen gegenüber denjenigen vor dem Kriege wesentlich zahlreicher und höher, da 1927 5 von 6 Gesellschaften Dividenden von 5—7% verteilten, während 1913 nur 3 von 6 Gesellschaften eine Ausschüttung von 4—7,5% vornahmen, 2 davon aus Pachtzinsen.

Das in der Elbeschiffahrt investierte nominelle Aktienkapital ist ebenfalls erheblich zusammengeschmolzen wie folgende Aufstellung zeigt (in Millionen Mk. — RM.)[67]:

Gesellschaft:	1913	1924	1927	1930	1933
Vereinigte Elbeschiffahrts Gesellschaften A.G.	11,1	7,43	7,43	6,0	5,8
Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts A.G.	0,7425	2,0	3,5		
Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.G.	2,7	5,025	5,025	5,025	5,025
Deutsch-Österreichische DampfschiffahrtA.G.	2,0	—	—	—	—
Elbe Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft	0,8	0,8	1,0	1,0	0,5
Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G.	5,235	4,34	6,14	7,34	2,54
Reederei A.G. vorm. Jul. Krümling Österreich.[68])	—	—	0,4	—	—
Nord-West-Dampfschiff-fahrts-A.G.	4,702	—	—	—	—
Cechoslovakische[69]) Elbeschiffahrts A.G.	—	0,8729	0,8729	0,5388	0,5388
Zusammen	27,2795	20,4279	24,3679	19,9038	14,4038

[67]) Zusammengestellt nach den Geschäftsberichten.

Wenn trotz des geringen äußeren Erfolges die Aktiengesellschaft innerhalb der Elbegroßschiffahrt vorherrscht, so muß sie aus anderen Gründen für das Großunternehmen in der Elbeschiffahrt die vorteilhafteste Gesellschaftsform sein.

Zunächst besitzt die A.G.-Form für das Großunternehmen den Vorteil einer größeren Kreditfähigkeit gegenüber den Banken. Die Zahl der Inhaber von Geschäftsanteilen einer G. m. b. H. ist meist kleiner als der Personenkreis, der von einem Unternehmen Aktien besitzt. Zuschüsse zur Deckung auftretender Verluste einer Aktiengesellschaft durch Zusammenlegung und Neuausgabe von Aktien sind eher zu erreichen als Zuschüsse zu einer G. m. b. H., da das unter viele Personen verteilte Aktienkapital für die einzelne Person eine entsprechend kleinere Vermögensanlage bedeutet und somit noch eher freie Kapitalkraft für Zuschüsse vorhanden ist als bei einer G. m. b. H., deren Gesellschafter einen größeren Prozentsatz ihres Vermögens als Geschäftsanteil festgelegt haben. So ist es verständlich, daß eine Bank bei gleicher Vermögenslage einer A.G. eher Kredit gibt als einer G. m. b. H.

Zur Konzernbildung eignet sich die Form der A.G. ebenfalls weit besser als eine andere Gesellschaftsform. Bei der Darstellung der Unternehmungen der Großschiffahrt auf der Elbe wurde gezeigt, wie durch Aktientausch bezw. durch Kauf von Aktien andere Unternehmungen aufgenommen wurden. Die Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaften zeigen das Bestreben nach Ausbreitung und Aufsaugung gleichartiger Unternehmungen, können doch die hierzu erforderlichen finanziellen Mittel durch Vergrößerung des Aktienkapitals verhältnismäßig einfach und schnell aufgebracht werden. Während früher diese Mittel fast ausschließlich von Kleinschiffern und kleineren Spediteuren, d. h. von weniger kapitalkräftigen, dafür aber stärker interessierten Kreisen aufgebracht wurden[70]), arbeiten die Aktiengesellschaften heute nur noch mit Banken. Die Zusammenarbeit mit den Banken wird gefördert und erleichtert durch die Möglichkeit, in den Aufsichtsrat der Schiffahrtsgesellschaften Direktoren derjenigen Banken zu berufen, mit denen die Gesellschaften arbeiten. So findet man z. B. im Aufsichtsrat der „Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrt A.G." Direktoren aller größeren deutschen Banken und des Wiener Bankvereins in Wien, sowie Privatbankiers. Ähnliche Verhältnisse, wenn auch in geringerem Umfange, sind bei der „Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrts-

---

[68]) Das 4 Millionen österr. Kr. betragende Aktienkapital wurde umgerechnet nach einer Parität von 85,062 österreich. Kronen für 100 deutsche Mark.

[69]) 1924—1927 betrug das Aktienkapital 70 Mill. tschech. Kr. Seit 1930 beträgt es nur noch 40 Mill. tschech. Kr. Die Beträge sind zu einem Durchschnittskurs von 100 Kr. = 12,47 RM. umgerechnet worden (vgl. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 46. Jahrg. S, 368; 49. Jahrg. S. 376).

[70]) So waren die „Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G.", die „Elbe-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft" und die „Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.G." Gründungen aus diesen Kreisen.

Aktiengesellschaft" und der „Cechoslovakischen Elbeschiffahrts-Aktiengesellschaft" festzustellen.

Eine geschickte Aufsichtsratspolitik kann der Schiffahrtsgesellschaft weiterhin große Vorteile bringen. Gelingt es, in den Aufsichtsrat Personen zu berufen, die größeren Werken und Unternehmungen an der Elbe vorstehen, so können diese direkt oder indirekt der Schiffahrtsgesellschaft größere und regelmäßige Transporte zuweisen. Die der A.G. durch den Aufsichtsrat entstehenden beträchtlichen Kosten können dann durch diejenigen Aufsichtsratsmitglieder, die der Gesellschaft Transporte zuweisen, ganz bezw. teilweise wettgemacht werden.

c) Die Betriebsorganisation.

Jeder Großbetrieb der Elbeschiffahrt weist drei wichtige Abteilungen auf, die je nach Umfang des Schiffsparkes, nach der Größe der gestellten Aufgaben und nach Umfang der laufenden Transportgutverpflichtungen mehr oder weniger gut ausgebaut sind.

Die Abteilung für die Transportgutbeschaffung sorgt für die laufende Beschäftigung. Diese Abteilung ist in ihrem Umfang und Aufbau durch die besonderen Aufgaben bedingt, die sich der einzelne Betrieb gestellt hat, so daß sie in jeder Unternehmung ein anderes Gesicht besitzt. Regelmäßig unterhalten die größeren Gesellschaften Zweigniederlassungen, die neben anderen wichtigen Aufgaben für die Beschaffung des Transportgutes besorgt sind. Andere besitzen daneben noch Vertretungen durch befreundete Firmen an allen bedeutenden Stationen längs der Elbe und ihren Nebenwasserstraßen. Es sind in der Regel selbständige Speditionsfirmen, die für die betreffende Gesellschaft gegen Provision tätig sind. Daneben überweisen auch große Speditionsfirmen regelmäßig einer bestimmten Gesellschaft ihre Beförderungsaufträge auf Grund von abgeschlossenen Frachtkontrakten. Für die Gesellschaft ist damit eine stärkere Sicherung der Beschäftigung vorhanden, während die Speditionsfirma billigere und festere Frachtsätze erhält, die sie wiederum bis zu einem gewissen Grade ihren Kunden zukommen lassen kann. Auf Grund der ersten Anfrage kann sie bereits ihren Kunden einen festen Übernahmepreis anbieten. Damit wird der Warenhandel von den Schwankungen des Frachtenmarktes stärker befreit, die Kalkulation erleichtert.

Zwecks Beschaffung von Transportgut suchen die von der Schiffahrtsgesellschaft angestellten Akquisiteure, denen die persönliche Werbung der Kunden obliegt, vor allem kleine Verlader auf, um sie von den Vorteilen, die die Benutzung der betreffenden Gesellschaft bietet, zu überzeugen. Sie sind zumeist mehrere Tage in der Woche unterwegs. Bei Großverladern, z. B. bei Getreide- oder Kohlengroßhändlern sprechen häufig auch Direktoren oder Prokuristen der Schiffahrtsgesellschaften vor, die über Spezialkenntnisse verfügen und nicht nur über die Schiffahrt selbst orieniert sind, sondern auch über die Vorgänge in der betreffenden Branche. Neben der persönlichen Werbung sucht die Abteilung für die Transportgutbeschaffung durch schriftliche Werbung, z. B. durch Anzeigen in Zeitungen und Zeitschriften, durch Versendung

von Reklamedrucksachen und Zirkularen neue Kunden zu gewinnen. Inserate in Schiffahrtszeitschriften haben für die Kundenwerbung nur geringe Bedeutung, weil diese Fachzeitschriften von dem als Kunden in Frage kommenden Personenkreis kaum gelesen werden. Wertvoller dagegen sind Inserate in den Fachzeitschriften der betreffenden Branche, aus der man Kundschaft zu werben versucht. Plakate auf den Bahnhöfen[71]), künstlerisch aufgemachte, eingerahmte Drucke, die Hafenbilder darstellen und worauf die Gesellschaftsanlagen oder Gesellschaftsfahrzeuge abgebildet sind, sowie Kalender und Notizbücher werden ebenfalls der Kundenwerbung dienstbar gemacht.

Die Abteilung für die Disposition über die Flotte ist um die zweckmäßige Einteilung und Ausnutzung des Schiffsparkes bemüht. Mit der Beschäftigung des zur Verfügung stehenden eigenen Materials, der eigenen Boote und Kähne, ist ihre Aufgabe noch nicht erledigt. Bei ihren Dispositionen muß sie z. B. gewisse Schwankungen in der Beschäftigung, regelmäßig wiederkehrende Schwankungen im Wasserstand und Saisoneinflüsse beachten. Dadurch wird sie häufig gezwungen, den eigenen Schiffspark zeitweise durch kurz- oder langfristige Hereinnahme fremder Boote und Kähne zu ergänzen, zu anderen Zeiten wieder Schleppkraft und Kahnraum an augenblicklich besser beschäftigte Dritte abzugeben, um vorübergehende Stockungen in der Beschäftigung auszugleichen.

Von dieser Abteilung werden die Kähne und Güterboote zu verschiedenen Reisen eingeteilt. Hierbei muß sie die Unterschiede in der technischen Ausrüstung der Schiffe berücksichtigen. Alter, Fassungsvermögen, Breite, Länge und Tiefgang sind entscheidend für die Verwendbarkeit der Fahrzeuge in den einzelnen Verkehrsrichtungen. Von dieser Abteilung werden ferner die Ladung überwacht, die Schiffe mit den nötigen Begleitpapieren versehen, die Schleppzüge zusammengestellt und die Boote zum Schleppen eingeteilt. Der Abteilung steht am Orte als Kontroll- und Vermittlungsorgan die Inspektion zur Seite.

Da der Betrieb sich über sehr große Entfernungen erstreckt, benötigt diese Abteilung zur Unterstützung und zur Durchführung ihrer Anordnungen an verschiedenen Stellen des Elbestromgebietes besondere Stützpunkte. Als Stützpunkte dieser Art dienen die bereits erwähnten Zweigniederlassungen und Vertretungen, sowie berufsmäßige Agenten, die in der Regel verschiedene Großbetriebe an einem Ort vertreten. Von größter Bedeutung sind die Zweigniederlassungen. Sie befinden sich an den wichtigsten Umschlagsplätzen, die als Abgangs- und Empfangsorte der Transporte in Frage kommen[72]), sowie an Plätzen, an denen der Betrieb als solcher eine besondere Überwachung nötig hat[73]).

---

[71]) Z. B. hat die „Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G." ein riesiges, sehr eindrucksvolles Plakat im Hamburger Hauptbahnhof anbringen lassen.

[72]) Vor allem Berlin, Magdeburg, Dresden und Riesa.

[73]) z. B. Havelort. Hier, wo die Havel in die Elbe mündet, werden die langen Elbeschleppzüge, die in Richtung Berlin weiterfahren sollen, entsprechend dem Charakter der Havel verkürzt. Umgekehrt werden ankommende Havelschleppzüge für die Elbe verlängert.

Dieses Netz von Niederlassungen und Vertretungen verbindet die Abteilung untereinander durch regelmäßig auszutauschende Berichte. Die Berichte erfolgen schriftlich und telefonisch. Die schriftlichen Mitteilungen verlassen die Büros am Abend. In den ersten Morgenstunden des folgenden Tages liegen sie den beteiligten Stellen vor und geben Anregung zu den Dispositionen für die nächsten Stunden. Hinzu kommt die telefonische Übermittlung. Jede Zweigstelle oder Agentur spricht zur Zentralstelle, aber nicht direkt, sondern über die dazwischen liegenden Stellen. Diese stafettenartigen Telefongespräche gehen so vor sich, daß die von der Zentralabteilung jeweils entfernteste Vertretung mit dem Nachbar spricht. Dieser setzt sich mit dem nächsten Stützpunkt in Verbindung, so daß die der Zentrale nächst gelegene Stelle die empfangenen Nachrichten gesammelt der Zentralabteilung übermittelt. Letztere ist in mündlicher Aussprache in der Lage, ihre Anregungen vom Tage zuvor je nach den Bedürfnissen für die nächsten Stunden zu ergänzen oder zu berichtigen. Auf demselben Wege gelangen die neuen Nachrichten und Anweisungen der Zentralabteilungen wieder durch Vermittlung der dazwischen liegenden Stützpunkte telefonisch an die einzelnen Zweigstellen[74]).

Diese Organisation der planmäßigen Nachrichtenübermittlung, die durch ihre unbedingte Zwangsläufigkeit Fehlerquellen fast restlos ausschaltet, da die einzelnen Mitteilungen der verschiedenen Zweigstellen sich gegenseitig kontrollieren, ermöglicht es der Zentralabteilung, jedes einzelne Fahrzeug zu beliebiger Zeit unterwegs zu erreichen, andererseits die Bewegung der einzelnen Fahrzeuge, wo es auch sein möge, regelmäßig zu verfolgen. Ferner gestattet diese Einrichtung die für einen Betrieb von einer gewissen Größe unbedingt notwendige Dezentralisation der Verfügung über den Schiffspark. Die Zentralabteilung wäre kaum in der Lage, eine Vielzahl von Schiffen gleichzeitig zu übersehen und entsprechende Anweisungen zu geben. Sie räumt den einzelnen Zweigniederlassungen daher ein größeres Maß von Bewegungsfreiheit ein. Die Nachrichtenorganisation gestattet ihr jederzeit, deren Maßnahmen zu kontrollieren. So entlastet sich die Zentralabteilung mit dieser Dezentralisation von der unmittelbaren Befehlsausgabe für die unterwegs befindlichen Schiffe und gewinnt dabei die Möglichkeit einer übersichtlichen Gesamtdisposition. Damit wird auch eine weitestgehende Annäherung an einen fahrplanmäßigen, d. h. möglichst im voraus übersehbaren Betrieb — wie er bei der Eisenbahn vorhanden ist — erreicht.

Der Abteilung für die Betriebsbereitschaft obliegt die fürsorgliche Instandhaltung und Ausrüstung der Boote und Kähne. Die Betriebsbereitschaft wird gewährleistet durch das Vorhandensein einer Reparaturwerkstätte, sowie durch ein hierzu gehöriges Lager an Be-

---

[74]) Nach einer Richtung können diese Telefongespräche innerhalb einer halben bis dreiviertel Stunde erledigt werden. Leider besteht kein Kabel längs der Elbe, das nur der Schiffahrt dient und leistungsfähig genug wäre, um derartige Nachrichtenübermittlungen im Schnellverkehr durchzuführen.

triebsmaterial und Reservematerialien. Dadurch wird für kleinere laufende Schäden eine Unabhängigkeit von den Schiffswerften garantiert. Der Umfang der Einrichtungen der Betriebsbereitschaft ist bedingt durch das Alter, die Zusammensetzung und die Größe der Flotte. Neue Fahrzeuge brauchen nicht so häufig umfassenden und gründlichen Untersuchungen und Reparaturen unterzogen zu werden als alte Schiffe. Die Instandsetzung der Boote, wie Ausbesserung der Kessel, Erneuerung der Kesselrohre, Überholungen der Maschinen, verursacht mehr Vorbereitungen und setzt andere Einrichtungen voraus als die entsprechenden Arbeiten bei den Kähnen, die Erneuerung des Seitenbelages, der Lukendecken und Auswechselung von Nieten. Auf Grund eines Überholungsplanes, d. h. eines Planes, der umfassende und gründliche Untersuchungen und Reparaturen für alle Teile der Schiffe vorsieht, werden die Boote wenigstens einmal im Jahre überholt. Die Betriebsbereitschaft der gesamten Flotte wird dadurch nicht beeinträchtigt. So werden z. B. die Raddampfer während des guten Wasserstandes überholt, damit sie während der übrigen Kleinwasserperiode im Herbst unbedingt betriebsbereit sind. Umgekehrt werden die Arbeiten an den tiefergehenden Schraubenbooten in der Zeit ungünstiger Wasserverhältnisse vorgenommen. Entsprechend werden Überholungsarbeiten an den Kähnen während der günstigen Wassermonate durchgeführt.

4. Bedeutung und Stellung der Großschiffahrt in der Elbeschiffahrt.

Die Großschiffahrt besitzt in der Schleppschiffahrt auf der Elbe eine fast monopolartige Stellung; rd. 95 % der gesamten Schleppkraft befindet sich in ihren Händen. Dieser Zustand erklärt sich aus den hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten des Schlepperbetriebes. Die großen Seitenraddampfer, die ausschließlich in der reinen Elbeschiffahrt Verwendung finden, sind technische Einheiten, die eine erheblich höhere Kapitalinvestition erfordern als z. B. ein Kahn und deshalb nur in großbetrieblicher Ausnutzung erfolgreich betrieben werden können. Wieviel Reisen mit einem Kahn während einer Schifffahrtsperiode z. B. von Hamburg nach Magdeburg durchgeführt werden können, hängt (unter der Voraussetzung eines normalen Frachtangebotes) von der Dauer des Ein- und Ausladens, von den Wasserstandsverhältnissen, die u. U. eine Leichterung notwendig machen, von dem Auftreten von Nebeln, von dem prompten Abschleppen nach erfolgter Beladung bezw. Entladung und von anderen weniger wichtigen Momenten ab. Ein Dampfer dagegen kann dauernd unterwegs sein, sofern nicht Reparaturen eine Überholung notwendig machen. Die Einnahme von Bunkerkohlen dauert nur wenige Stunden und kommt praktisch nicht als Zeitverlust in Betracht. Die Strecke, die ein Dampfer in einem Jahr auf der Elbe zurücklegt, ist daher etwa 5 mal größer als die eines Schleppkahnes. Diese größere Beweglichkeit der Dampfer stellt aber an die Geschäftsführung entsprechend höhere Ansprüche in bezug auf Nachrichtenübermittlung und Dispositionsvermögen. Nur ein gut-

organisierter Betrieb mit geschultem Büro- und Fahrpersonal vermag daher eine wirtschaftliche Ausnutzung des Schlepperparkes zu gewährleisten, also Bedingungen, die nur der Großbetrieb erfüllt.

Führend in der Schleppschiffahrt sind:

1. Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt-A.G.
2. Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft,
3. Behncke & Mewes,
4. Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrts-A.G.

Sie besitzen zusammen 132 Schlepper mit 67 650 PS, d. s. rd. 73% der Gesamt-PS-Stärke auf der Elbe. Die „Elbe-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft" und die „Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G." nehmen trotz ihres Charakters als Großunternehmungen in der Machtverteilung auf dem Gebiete des Schleppgeschäftes eine zweite Rolle ein. Der „Schlesischen" stehen aber im Bedarfsfalle aus ihrem östlich der Elbe beschäftigten Schlepperpark große Reserven zur Verfügung. Einen zahlreichen Schlepperpark für den Austauschverkehr mit den märkischen Wasserstraßen unterhält von allen Großunternehmungen nur die Reederei Behncke & Mewes durch die ihr angeschlossenen Firmen. Die Ursache ist darin zu suchen, daß dieses Unternehmen vorwiegend Tankschiffe nach Berlin schleppt.

Ähnlich wie die Schleppschiffahrt wird die Eilschiffahrt in erster Linie von den Großunternehmungen ausgeübt. Zur Unterhaltung regelmäßiger Eildienste ist ein zahlreicher Schiffspark und eine umfassende Organisation mit zentraler Leitung notwendig, Dinge, die dem Kleinbetrieb völlig fehlen. Aus diesem Grunde sind auch die in Kleinschifferbesitz befindlichen Eildampfer und Motorschiffe zum größten Teile regelmäßig für die Großunternehmungen tätig. Daher ist der auf Grund des Eigentums errechnete Anteil der Großschiffahrt von rd. 73% in Wirklichkeit noch wesentlich höher. Innerhalb der Großschiffahrt hat die Eilschiffahrt bei beachtlicher Ausdehnung einen ausgesprochenen Konzentrationsprozeß durchgemacht. Während sie früher auf eine größere Zahl von Betrieben verteilt war[75]), sind heute zwei Gesellschaften in der Eilschiffahrt führend. Die unbestrittene Vorherrschaft im Eilverkehr besitzt die „Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G." seit der 1917 erfolgten Fusion mit dem „Berliner Lloyd". Daneben wird eine zielbewußte Pflege des Eilgutgeschäftes bei der „Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrt A.G.", Hamburg, betrieben.

Die Stellung der Großschiffahrt in der gewöhnlichen Frachtschiffahrt ist ebenfalls bedeutender als es ihr Anteil an der gesamten Kahntonnage in Höhe von rd. 45% erkennen läßt. Es ist ihr gelungen, einen nicht unbeträchtlichen Teil des Frachtverkehrs in ihre Hand zu bekommen, ohne ihn mit eigenem Kahnraum auszuüben. Zahlreiche Kleinschiffer gaben ihre Selbständigkeit mehr oder minder auf und waren für die Großschiffahrt tätig. Entweder mietete die Gesellschaft den Kahn langfristig — dann stand der Kleinschiffer auf annähernd derselben Stufe wie der angestellte Schiffer, zwar ohne die Nachteile,

---

[75]) Vgl. Burmester, Hch. a. a. O. S. 95.

aber auch ohne die Vorteile der freien Existenz —, oder sie charterte das Schiff auf Zeit für eine Reise oder zum Frachtsatz je Tonne. Die Hauptursache für den Anschluß eines Kleinschiffers an ein Großunternehmen war, daß die Gesellschaft über eine festgefügte Frachtzuleitung verfügt, während der freie Kleinschiffer von Fall zu Fall Beschäftigung suchen mußte. Wohl kommen dadurch bei der Gesellschaft die Kosten für den dispositiven Landapparat hinzu. Dennoch kann man in ihm kaum eine zusätzliche Belastung erblicken. Der Landapparat stellt einen Aufwand dar, der in der rationellen Ausnutzung des Schiffsmaterials, indem die Unternehmung über eine größere Anzahl von Kähnen von einer Zentralstelle aus disponiert, sein Aequivalent findet, ist somit eine wirtschaftliche Tätigkeit, die als solche Gewinn abwirft. Erst auf Grund dieser dispositiven Tätigkeit treten die großbetrieblichen Vorteile der Gesellschaft, die sich in der Transporttechnik selbst nicht auswirken können, in die Erscheinung, die Vorteile, die der freie Kleinschiffer durch Druck auf die Arbeitskosten zu kompensieren sucht. Durch die neue Regelung in der Elbeschiffahrt auf Grund des Notverordnungsrechtes sind alle Kleinschiffer zu Vertragsschiffern der Großunternehmungen geworden. Den größten Kahnraum innerhalb der Großschiffahrt besitzen die „Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G." und die „Cechoslovakische Elbeschiffahrts Aktiengesellschaft."

III. Die Kleinschiffahrt.

1. Wesen der Kleinschiffahrt.

Bis zur Entstehung der Großschiffahrtsunternehmungen im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts wurde die Elbeschiffahrt ausschließlich von den Kleinschiffern betrieben. Bei den Kleinschiffern handelt es sich um Unternehmer, die Eigentümer eines Fahrzeuges, gegebenenfalls einiger weniger sind, in der Regel eines dieser Schiffe selbst führen und bei Fehlen einer Frachtzuleitungsorganisation Fracht bzw. Verwendung für die Schleppkraft selbst suchen. Einige Elbekleinschiffer fahren nicht persönlich auf ihren Schiffen, sondern bleiben am Lande und betreiben dort ein anderes kleines Gewerbe, z. B. eine Schankwirtschaft, Krämerei usw. In diesem sowie in jenem Fall, daß der Kleinschiffer Eigentümer mehrerer Fahrzeuge ist, werden die Schiffe von Setzschiffern geführt. Sie stehen durch Dienstvertrag im Lohnverhältnis zum Kleinschiffer.

Der Typ des Kleinschiffers, der selbst auf seinem eigenen Fahrzeug fährt, ist am besten durch die Bezeichnung „selbstfahrender Schiffer"[1]) zu umschreiben. In seiner Person vereinigen sich Schiffs-

[1]) Auf der Oder führt der Koseler Kleinschifferverein treffend den Namen „Verein selbstfahrender Privatschiffer".

eigner und Schiffsführer, Unternehmer und Betriebsleiter, Träger des Risikos des Unternehmens und dessen erster Handarbeiter. Regelmäßig besitzen die Kleinschiffer nur Kähne; hier und dort findet man Eigentümer von Schleppdampfern und in letzter Zeit in immer steigendem Maße solche von Motorschiffen.

Pleißner charakterisiert den Kleinschiffer als einen Unternehmer, dessen wirtschaftliche Interessen lediglich darauf gerichtet sind, „das in seinem ihm als Eigentümer gehörigen Schiffsgefäß fundierte Anlagekapital möglichst hoch zu verzinsen und dadurch aus ihm Gewinn zu ziehen"[2]). Nach dieser Definition ist der Kleinschiffer Eigentümer eines Wertobjektes, von dessen wirtschaftlicher Ausbeutung er Lebensunterhalt und Gewinn erhofft. Durch Verwertung seiner körperlichen und geistigen Arbeitskraft, dadurch, daß er häufig selbst als Steuermann auf dem Frachtschiff bzw. als Schiffsführer auf dem Schlepper fährt, sucht er den Ertrag seines Kapitals zu vermehren. Diesen Umständen trägt auch die vielfach im Elbegebiet anzutreffende Bezeichnung „Privatschiffseigner" Rechnung.

Für die Erfassung des Wesens des Kleinschiffers ist seine soziale Stellung, die durch den Kapitalbesitz in Form des Fahrzeuges bestimmt wird, bedeutsam. Der Kleinschiffer als Träger des Risikos für die Erhaltung und Verzinsung seines Fahrzeuges, als Erbe dieses gewöhnlich vom Vater oder Schwiegervater übernommenen Kapitals gehört mit seinem an sich recht wesentlichen Besitz, denn die Fahrzeuge, wenigstens die modernen, stellen einen nicht unbedeutenden Kapitalwert dar, zum Mittelstand. Damit hebt er sich deutlich vom Lohnarbeiter ab; als Kapitalbesitzer ist er für den Arbeitserfolg seines Fahrzeuges ökonomisch verantwortlich. Die Stellung des Kleinschiffers zu seinem Berufe und zu seinem Besitz ist ferner traditionsbestimmt, nicht überlieferungslos der Konjunktur unterworfen. Die ganze Kleinschiffahrt der Elbe ergänzt sich regelmäßig aus Schifferfamilien, die seit Jahrhunderten in den alten Schifferstädten, wie Aken, Roßlau, Magdeburg, Schönebeck und Lauenburg, ansässig sind.

2. Der Betrieb des Kleinschiffers.

a) Die wirtschaftliche Eigenart des Betriebes.

Der Kleinschiffer stellt mit seinem Fahrzeug einen unabhängigen und durchaus selbständigen Betrieb dar, der die Größe und Form des Kleinbetriebes hat. Der einzelne Kleinschiffer unterhält keine betrieblichen Verwaltungsstellen auf dem Lande. Sein Fahrzeug ist seine Wohnung, oft auch die seiner Familie. Hat er Söhne, so sind sie in der Regel als Bootsleute oder Schiffsjungen die Gehilfen in seinem Betrieb. Daneben beschäftigt er Söhne anderer Schiffer. Das unmittelbare persönliche und patriarchalische Verhältnis des Kleinschiffers zu seinen Gehilfen, eigenen Söhnen oder nahen Bekannten, macht sehr häufig eine straffe Bindung an die Tarifverträge, wie sie bei der Großschiffahrt die

[2]) Pleißner. Die Konzentration der Güterschiffahrt auf der Elbe, i/Zeitschrift f. d. ges. Staatswiss., Erg. Heft 50, Tübingen 1914, S. 43.

Regel bildet, überflüssig. Auch schafft das ständige Zusammenleben von Arbeitgeber und Arbeitnehmer und das dauernde Hand-in-Handarbeiten auf dem Fahrzeug eine Atmosphäre, die nicht von so starken Gegensätzen beherrscht ist wie vielfach im Großbetrieb.

Rein betriebstechnisch gesehen, ist der Betrieb des Kleinschiffers ergänzungsbedürftig. Er ist regelmäßig nur Kahn- oder Dampferbetrieb, entbehrt also regelmäßig der bewegenden Kraft oder des beförderten Raumes und ist damit notwendig entweder von fremder Schleppkraft oder fremdem Kahnraum abhängig. Eine Ausnahme bilden nur die Motorschiffsbetriebe.

In der Stellung und Funktion innerhalb seines Betriebes unterscheidet sich der Kleinschiffer dennoch im Gegensatz zum Kleinunternehmer in anderen Betrieben wesentlich von seinen Gehilfen. Er ist in viel stärkerem Sinne der Leiter und Organisator seines Betriebes als etwa der Handwerksmeister in seiner Werkstatt. Das geht schon daraus hervor, daß, wenn der Kleinschiffer nicht persönlich auf seinem Schiffe fährt — also gar nicht das berufsmäßige Schiffergewerbe selbst ausübt — er dem von ihm angestellten und bezahlten Setzschiffer seine allgemeinen Anweisungen gibt. Fährt er aber selbst auf seinem Fahrzeug, was bei dem Kleinschiffer der Elbe die Regel bildet, so übt er hier die Funktion des Transportführers und des Steuermanns aus, eine Betätigung, die sich stark von der des übrigen Schiffspersonals unterscheidet. Es liegt somit ein schärfer ausgeprägtes Über- und Unterordnungsverhältnis zwischen Unternehmer und Gehilfen vor als z. B. im Handwerk.

Dem Betrieb des Kleinschiffers fehlt jegliche kaufmännische Organisation und Betriebsweise, insbesondere ein organisiertes kaufmännisches Rechnungswesen. Der Kleinbetrieb ist so übersichtlich, daß der persönliche Überblick und das Gedächtnis, gestützt auf die wenigen Kontrakte, eine derartige Organisation überflüssig machen. Erfolgt eine Jahresabrechnung, so geschieht sie nicht aus betrieblichem Bedürfnis, sondern regelmäßig aus steuerlichen Gründen. Die mangelhafte Vorbildung der Kleinschiffer erschwert ebenfalls das Verständnis für eine kaufmännische Organisation des Betriebes. Der größte Teil von ihnen stammt aus ländlichen Bevölkerungsschichten, ihre Schulbildung geht über das Ziel der einfachen Volksschule nicht hinaus. Infolge des Aufwachsens auf dem Fahrzeug und der wenig seßhaften Lebensweise ihrer Familien ist der Schulbesuch meist in der Jugend ein sehr unregelmäßiger. Der spätere Besuch einer Schifferschule, der die Berufsschule ersetzt, wirkt diesem Mangel wenig entgegen. Die an vielen Orten der Elbe in Form der Winterschule eingerichteten Schifferschulen sollen[3]) in kaum 2—3 Wintermonaten neben Kenntnissen in den Elementarfächern vor allem Wissen über Gewässerkunde und Maschinenbau, Schiffsbetrieb, Handelslehre, Samariterdienst und die für die Schiffahrt wichtigsten Rechtsnormen vermitteln. Zusammenfassend ergibt sich, daß der Betrieb des Kleinschiffers im allgemeinen eines

[3]) Siehe Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, Dresden 1932, S. 218 ff.

festen wirtschaftlichen Planes entbehrt, d. h. nicht nach kaufmännischen Gesichtspunkten auf Grund einer genauen Kalkulation unter gründlicher Kenntnis der Marktverhältnisse betrieben wird.

b) Die Finanzierung des Betriebes.

Zunächst verwendet der Kleinschiffer in seinem Betrieb sein eigenes Kapital, dessen durchschnittliche Höhe auf etwa 20—50 000 RM. geschätzt wird[4]). Es ist aber kein seltener Fall, daß Kleinschiffer völlig ohne jedes eigene Kapital ihren Betrieb beginnen und auch weiterhin in dieser Weise betreiben. Da die Baukosten für einen Großplauer-Maßkahn mit Deck schon 100 000 RM. betragen[5]), müssen im Durchschnitt 50—80% der Baukosten eines Kahnes durch fremde Mittel aufgebracht werden. Das zeigt, daß die Kleinschiffer mit fremdem Kapital von bedeutender Höhe arbeiten, ein Zustand, der eine schwere Gefahr für den Kleinschifferstand wie für die gesamte Elbeschiffahrt in sich birgt. Denn, wie ausgeführt wurde, fehlt dem Kleinschiffer eine eingehende kaufmännische Ausbildung. Er betreibt nun ohne derartige Vorkenntnisse einen Gewerbebetrieb, in dem das Fremdkapital das Eigenkapital oft übersteigt, in dem fernerhin Preise und Beschäftigungsmöglichkeit nach rein kaufmännischen marktwirtschaftlichen Grundsätzen gebildet werden.

Das fremde Betriebskapital verschafft sich der Schiffer auf verschiedene Art und unter verschiedenen Bedingungen. Die ursprüngliche Form der Kapitalbeschaffung ist das in der Regel zinslos und ohne dingliche Sicherung gegebene Darlehen aus dem Kreis seiner engeren und weiteren Familie. In ähnlicher Weise leiht sich der Schiffer Betriebskapital in der Form des Personalkredites, indem er von Freunden und Nachbarn, meist unter Stellung von 1—2 Bürgen, das fehlende Kapital zu niedrigen Zinsen und günstigen Rückzahlungsbedingungen erhält. Diese Art der Kapitalbeschaffung findet man noch in der Provinz Sachsen und in der Mark. Hier und dort beteiligt sich auch die Besatzung mit kleinen Beträgen am Schiff. Die bisher angeführten Kreditquellen erschließen dem Kleinschiffer aber nur rd. 20% der Baukosten eines Kahnes.

Die wichtigsten Kreditgeber des Elbekleinschiffers sind Werften und zwar fast ausschließlich die kleinen und kleinsten Werften[6]), Schiffsbeleihungsbanken und in geringem Umfang das Reich.

Zur Belebung des Schiffsbaugewerbes an der Elbe suchen Werftbesitzer selbst oder durch Agenten Schiffer zu finden, die ihnen Bauaufträge erteilen. Hierbei stellt die Werft dem Schiffer die günstigsten Zahlungsbedingungen. Die Anzahlung beträgt meist nur 10%, die auch wieder in Raten, je nach Fortschreiten des Baues zu erfolgen hat. Die Restsumme kreditiert die Werft, indem sie einen Vertrag mit dem Schiffer abschließt, nach welchem letzterer Eigentümer des Fahrzeuges

[4]) Vgl. Bayer a. a. O. S. 135.
[5]) Vgl. „Die Elbe", 9. Jahrg., 1930, Heft 12, S. 424.
[6]) In der Zeit unmittelbar nach der Stabilisierung auch holländische Werften. Diese gewährten besonders billige Kredite, die die Kleinschiffer zum Bau von Motorschiffen stark anregten. Vgl. Hamburger Korrespondenz Nr. 425, Jahrg. 1930.

erst werden soll, wenn er innerhalb einer bestimmten Zeit die Restsumme einschließlich Zinsen gezahlt hat. Im Schiffsregister wird jedoch der Schiffer trotz dieses Eigentumsvorbehaltes als Eigentümer eingetragen, während die Werft auf einen Eintrag einer Schiffshypothek meist verzichtet, um den Kredit des Schiffers nicht zu beeinträchtigen. Doch läßt sie sich dann als Sicherheit den Schiffsbrief von dem Schiffer aushändigen. Oder die Werft verspricht dem Schiffer, daß sie einen Geldgeber für einen Teil des Kahnpreises, oft sogar für den ganzen Kahnpreis vermitteln will, den Rest des Kaufpreises aber kreditiert sie. Auch hierbei wird oftmals keine Hypothek im Schiffsregister eingetragen. Aus diesem Grunde kalkuliert die Werft mit Rücksicht auf ihr Risiko den Preis des Fahrzeuges bedeutend über den Normalpreis. Der Schiffer, der außerdem noch oft unter schweren Bedingungen für Zins und Amortisation zu sorgen hat, kommt also zu einem verhältnismäßig teuren Besitz, so daß häufig schon nach wenigen Jahren die Zwangsversteigerung des Fahrzeuges oder die vertragsmäßige Eigentumsentziehung durch die Werft erfolgt. Damit aber gehen die Anzahlungssumme sowie die pünktlich gezahlten Raten dem Schiffer verloren.

Die Zwangsversteigerung oder die Rücknahme des Kahnes durch die Werft hat aber nicht nur für den Schiffer, der sein Anzahlungskapital und häufig seine Existenzgrundlage verliert, nachteilige wirtschaftliche Folgen. Diese treffen vielmehr die gesamte Elbeschiffahrt. Denn der neuerbaute Kahn ist einmal vorhanden und vermehrt auch nach dem wirtschaftlichen Zusammenbruch seines Bestellers und ersten Besitzers das preisdrückende Angebot von Kahnraum auf der Elbe. Unter Umständen kann das Fahrzeug als Konkurrent jetzt noch gefährlicher werden als vorher. Der Werftbesitzer, der auf Grund des ursprünglichen Kaufvertrages mit Eigentumsvorbehalt den Kahn zurückgewonnen hat oder als Hypothekengläubiger bei der Zwangsversteigerung den Kahn erworben hat, wird bemüht sein, denselben auf ähnliche Weise bei einem Schiffer wieder unterzubringen. Da die von dem ersten Besitzer an den Schiffsbauer geleisteten Anzahlungen meist den Abnutzungswert bedeutend übersteigen, so ist der letztere bei einem abermaligen Verkauf in der Lage, ohne daß ihm ein Verlust trifft, den Kahn unter dem Werte zu verkaufen. Dadurch wird aber der neue Erwerber in die Lage gesetzt, mit dem billig erstandenen Kahn Transporte zu so niedrigen Frachtsätzen anzubieten und auszuführen, wie sie ein Schiffahrtsunternehmer, der seinen Kahn vollwertig bezahlt hat, nicht zu leisten vermag. Um derartige Wirkungen auf dem Frachtenmarkt unmöglich zu machen, erstehen Großunternehmungen zur Zwangsversteigerung gelangende Schiffe und reihen sie ihrem Schiffspark ein.

Die gewerbsmäßig Geld ausleihenden Institute sind deutsche und holländische Schiffsbeleihungsbanken. Die deutschen Schiffshypothekenbanken[7]) sind erst im Jahre 1918 entstanden, so daß es bis dahin der deutschen Elbeschiffahrt an einer Einrichtung, die ihr den Zugang zum langfristigen deutschen Kapitalmarkt vermittelt hätte, fehlte. Diese

[7]) Deutsche Schiffsbeleihungsbank A.G., Hamburg; Deutsche Schiffs-Pfandbriefbank A.G., Berlin; Deutsche Schiffskreditbank A.G., Duisburg.

Lücke im deutschen Wirtschaftsaufbau füllten die sich rasch vermehrenden holländischen Schiffshypothekenbanken aus[8]). Der Wirkungskreis der drei deutschen Schiffspfandbriefbanken dagegen ist bis heute sehr stark eingeschränkt, da ihre Pfandbriefe von der Reichsbank bisher nicht als lombardfähig und mündelsicher erklärt wurden. Die Reichsbank wird ihren Widerstand aufgeben, wenn die Pfandbriefe ihre gesetzliche Anerkennung gefunden haben[9]). Die Schiffshypothekenbanken geben in der Regel nur auf neuerbaute Schiffe Darlehen, über deren Eigentumsverhältnisse sie durch Erkundigungen bei der das Schiff erbauenden Werft Sicherheit erlangen können. Die Beleihungsgrenze beträgt in der Regel 60 % des von Sachverständigen der Bank ermittelten Wertes des Schiffes. Die jährliche Tilgung ist mit mindestens 8 % festgesetzt, so daß jedes Darlehen spätestens innerhalb von 12 Jahren zurückgezahlt ist. Alte Kähne dagegen werden nur selten von ihnen beliehen. Diese Einstellung erklärt sich aus der Wirkung der Einträge ins Schiffsregister. Bekanntlich ist für die Binnenschifffahrt durch das Binnenschiffahrtsgesetz von 1895 der Registerzwang eingeführt worden, der äußerlich Ähnlichkeit mit dem Grundbuchzwang für Grundstücke besitzt. Dem Schiffsregister kommt jedoch nicht wie dem Grundbuch der öffentliche Glaube zu. Die Einträge ins Schiffsregister gelten nur insoweit und so lange für richtg, als nicht das Gegenteil ihres Inhaltes bewiesen worden ist. Die Einträge besitzen nur deklaratorische, nicht konstitutive Wirkung. Wenn also jemand dem Kleinschiffer auf ein altes Fahrzeug Geld leihen will, so klärt ihn der Inhalt des Schiffsregisters nicht unbedingt maßgebend über die Rechtsverhältnisse, die an diesem Schiff bestehen, auf. Der Kreditgeber ist nicht sicher, daß der im Schiffsregister eingetragene und von ihm ein Darlehen erbittende Schiffseigner auch wirklich der rechtmäßige Eigentümer dieses Fahrzeuges ist. Der Kleinschiffer, der Kapital benötigt, ist deshalb häufig gezwungen, sein altes Fahrzeug,

[8]) Bis 1918 hat Holland 14 Schiffsbeleihungsbanken geschaffen, deren rechtliche Stellung bereits seit Jahren gesetzmäßig verankert ist, indem sie Grundkreditinstituten völlig gleichgestellt sind.

[9]) Der Entwurf eines deutschen Schiffshypothekenbankgesetzes sieht die Genehmigungspflicht und die staatliche Aufsicht des Geschäftsbetriebes durch das Land vor, in dem die Schiffspfandbriefbank ihren Sitz hat. Das Bankgesetz ist in enger Anlehnung an das Hypothekenbankgesetz vom 13. Juli 1899 ausgearbeitet worden. So ist z. B. der Betrag der ausgegebenen Schiffspfandbriefe auf den zwanzigfachen Betrag des eingezahlten Grundkapitals begrenzt. Der Gesamtbetrag der im Umlauf befindlichen Schiffspfandbriefe muß in Höhe des Nennwertes jederzeit durch Schiffspfandrechte von mindestens gleicher Höhe und mindestens gleichem Zinsertrag gedeckt sein. Bestellte Treuhänder haben darauf zu achten, daß die vorschriftsmäßige Deckung für die Schiffspfandbriefe jederzeit vorhanden ist. In regelmäßigen Abständen haben die Schiffsbeleihungsbanken die Pfandbriefdeckung bekannt zu geben. Außerdem sind die Jahresbilanzen nach bestimmten Vorschriften aufzustellen. Nach Abschluß der Arbeit sind obige Angaben in dem „Gesetz über Schiffspfandbriefbanken (Schiffsbankgesetz) vom 14. August 1933" — RGBl. 1933, Teil I, Nr. 93 — verwirklicht worden.

auf das er keine Schiffshypothek gewährt erhält, zu verkaufen, um sich statt dessen ein neues Schiff erbauen zu lassen. Durch diesen verständlichen Bedarf an fremdem Betriebskapital kann aber eine starke Überproduktion an Kahnraum auf der Elbe eintreten.

Das Reich ist im Herbst 1926 als Kreditgeber der Kleinschiffer nach langwierigen Kämpfen und Anstrengungen aller an der deutschen Binnenschiffahrt beteiligten Kreise gewonnen worden. Um der Konkurrenz der holländischen Schiffshypothekenbanken zu begegnen, flossen Kredite aus Reichsmitteln in Höhe von 6 Mill. RM.[10]) über die deutschen Schiffsbeleihungsbanken an die deutsche Binnenschiffahrt, wovon etwa $^2/_3$ an Kleinschiffer verausgabt wurden. Innerhalb der deutschen Kleinschiffahrt haben die Kleinschiffer der Elbe die größte Zahl der Darlehen erhalten[11]). Die erhaltenen Gelder sind von den Elbekleinschiffern vorwiegend zur Modernisierung und Motorisierung der Schiffe, weniger für Neubauten verwandt worden.

Die Kreditbedingungen sehen einen jährlichen Zinsfuß von nominal höchstens 6 % und eine Abschlußprovision von höchstens 4 % vor. Die zu beleihenden Schiffe müssen im Schiffsregister eingetragen sein. Die Banken sind verpflichtet, in den Beleihungsverträgen folgende Erfordernisse festzustellen[12]):

a) Die Darlehen dürfen nur verwendet werden zur Bestreitung von Aufwendungen für künftige Neubauten, künftige wesentliche Umbauten oder künftige erhebliche Instandsetzung von den Darlehnsnehmern gehörigen Schiffen, soweit ihre Arbeiten auf deutschen Werften, Maschinenbauanstalten und gleichen Unternehmungen ausgeführt werden sollen.
b) Die Zwecke der Darlehnsnehmer müssen glaubhaft gemacht und nach Ausführung der Arbeiten der Bank durch Vorlage von Belegen nachgewiesen werden.

Das Reich hatte sich seinerseits bereit erklärt, Pfandbriefe der Banken bis zu einem gewissen Betrage zu kaufen und zwar die Hälfte mit einer Verzinsung von 8 % und die andere Hälfte unverzinslich. Zur Durchführung darüber hinausgehender Ausleihungen waren die Banken berechtigt, von den Pfandbriefen, die über den festgelegten Höchstwert hinaus ausgegeben wurden, die Hälfte unverzinslich zu gestalten und diese beim Reich gegen 8 %ige Pfandbriefe einzutauschen. Damit sollten die Banken in die Lage versetzt werden, das Kreditgeschäft über die vom Reich gewährten Mittel hinaus zu entwickeln und so die Wirkung des Reichskredites in gewissem Maße zu vervielfältigen. Diese Transaktionen stießen jedoch auf starken Widerstand, hervorgerufen

---

[10]) Vgl. Hansa, Jahrg. 1927 Nr. 7, S. 334.
[11]) Von insgesamt 388 gewährten Darlehen entfallen auf Elbe-Kleinschiffer 155. Daneben haben die Kleinschiffer der märkischen Wasserstraßen und der Oder insgesamt nur 134, die des Rheins nur 24 Darlehen erhalten. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Wasserstraßen. Vgl. Hansa, 1927, Nr. 10, S. 561.
[12]) Siehe Jahrbuch für den Rhein und die anschließenden Wasserstraßen für das Jahr 1926, Mannheim 1927, S. 76 ff.

durch die Schwierigkeiten, auf dem deutschen Kapitalmarkt Pfandbriefe unterzubringen. Bisher konnten deshalb nur geringe Summen zusätzlich der Binnenschiffahrt zur Verfügung gestellt werden.

c) Die Erlöse des Betriebes.

Die Erlöse im Betrieb des Kleinschiffers können sein:

1. Einnahmen aus den Transportleistungen des eigenen Fahrzeuges.
2. Einnahmen, die der Schiffahrtsbetrieb als Nebeneinnahme abwirft.

Die wichtigste Einnahmequelle bildet die Beschäftigung des eigenen Fahrzeuges. Wie früher ausgeführt wurde, ist es in der Regel ein Frachtschiff, seltener ein Schleppboot. Es handelt sich also bei diesen Erlösen in erster Linie um Frachteinnahmen. Sie kommen nach dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage zustande. Der Umfang des Angebotes ist sehr schwankend. Innerhalb der Schiffahrtsperiode verändert die verschiedene Fahrtlänge und der Wasserstand dauernd die Ausnutzbarkeit des vorhandenen Kahnraumes. Fällt z. B. der Magdeburger Pegel von + 135 cm auf + 55 cm, so bedeutet das eine Schrumpfung des ausnutzbaren Kahnraumes auf die Hälfte[13]), bei einem der reinen Elbeschiffahrt zur Verfügung stehenden Kahnraum von rd. 1,2 Millionen t also auf etwa 600 000 t.

Bestimmend für die Nachfrage sind die allgemeine Wirtschaftslage und die Saisonschwankungen, die den Umfang der durch die Kleinschiffahrt zu befördernden Güter schwanken lassen. Hinzu kommt die Dringlichkeit des Güterversandes und die gewünschte Transportschnelligkeit. Der verstärkte Güterandrang zu Berg, der im Frühling auf der Elbe herrscht, findet in der Regel bei gutem Wasserstand den größtmöglichen Effektivbestand an Frachtraum vor. Die Folge sind verhältnismäßig niedrige Frachten, die sich nur bei übermäßig großer Nachfrage und bei außergewöhnlichem Hochwasser, die den Kahnlauf zum Stocken bringen, erhöhen. Im Sommer hält sich der Güterzustrom regelmäßig auf mittlerer Höhe. Die vorherrschenden niedrigen Wasserstände verknappen aber den Kahnraum, so daß leicht eine Erhöhung der Frachten stattfindet, die nur selten in demselben Maß eintritt wie die Raumverknappung, meistens verhältnismäßig schneller steigt. Nur bei außergewöhnlich geringem Güterzufluß können sich die Frachten alsdann nicht über den früheren Stand erheben. Die Nachfrage wird im Herbst am stärksten und dringendsten. Die Ausnutzung des Raumes ist jetzt jedoch nicht so gut wie bei den hohen Wasserständen des Frühjahrs, und der Umlauf wird zuweilen durch Nebel und sonstige Hindernisse, sowie durch die langen Nächte beeinträchtigt. Die Folge ist regelmäßig ein starkes Steigen der Frachten bei größter Anspannung der Leistungsfähigkeit der Betriebe.

Bis zur Schaffung der Zwangsorganisation auf der Elbe fragten zahlreiche Kleinschiffer von Fall zu Fall in den Kontoren der großen Schiffahrtsgesellschaften, der Schiffsmakler und der Spediteure nach Frachtgelegenheiten nach. Die weitaus meisten Frachtabschlüsse in der Kleinschiffahrt wurden aber durch Vermittlung selbständiger Makler,

---

[13]) Mitgeteilt von der Elbstrombau-Verwaltung zu Magdeburg.

in der Elbeschiffahrt Prokureure genannt, geschlossen. Der Prokureur versuchte von den Gesellschaften Frachtaufträge zu erhalten, die er dann an den Schiffer weitergab. Für seine Vermittlertätigkeit erhielt der Prokureur eine Vermittlungsprovision von dem Schiffer. Der Schiffer bekam von der Gesellschaft als Entgelt die sogenannte „Anteilfracht", die sich mit Ende der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts auf der Elbe eingebürgert hatte. Die Anteilfracht ist eine Restfracht. Man erhält sie durch Abzug der Dampf- oder Schleppkosten einschließlich Provision von der Bruttofracht, die die Gesellschaft vereinnahmt. Von der Anteilfracht hat der Schiffseigner die Löhne zu zahlen, daneben muß er auch Reparaturen, Amortisationen und Zinsen von dieser Einnahme bestreiten.

Die Prokureure waren besonders an den großen Hafen- und Umschlagsplätzen der Elbe tätig. Voraussetzung für ihre Tätigkeit war das Zusammenkommen einer Vielzahl von Schiffen und Ladungsaufträgen. Die Prokureure, die zum größten Teil aus dem Schifferstande hervorgegangen sind, hatten nur teilweise, z. B. ein Teil der Hamburger Prokureure, ein eigenes Kontor. Der Geschäftsabschluß zwischen Makler und Kleinschiffer spielte sich in der Regel auf den Kais und Uferanlagen, auf der Straße und in Schifferkneipen (in Hamburg z. B. in den Gastwirtschaften am Dovenfleth, wo der betreffende Prokureur einen Stammtisch hat), ab. Mit der zunehmenden Verschlechterung der Verhältnisse in der Kleinschiffahrt begannen einzelne Prokureure, die nicht selten zugleich Gastwirte waren, die Notlage der Kleinschiffer auszunutzen. Die Notgesetzgebung in der Elbeschiffahrt schaltet die Prokureure als Vermittler zwischen Gesellschaft und Kleinschiffer aus. Als Angehörige des Elbeschifferbetriebsverbandes werden heute die Kleinschiffer direkt von der Großschiffahrt mit der Transportdurchführung betraut.

Nebeneinnahmen für den Kleinschiffer ergeben sich aus zahlreichen Handelsusancen, die dem Schiffsführer gestatten, kleinere Güterquanten, die bei der Entladung oder bei anderen Gelegenheiten zurückbleiben, oder als überzählig sich erweisen, in seinem eigenen Nutzen zu verwerten, nachdem bei der Entladung die auf dem Ladeschein vermerkte Gütermenge oder auch diese abzüglich des usancemäßigen Mankos abgeliefert worden ist. „Zugaben", die der Schiffer früher beim Verwiegen und Einladen im Abgangshafen bei bestimmten Warengattungen erhielt, z. B. bei Getreide in Hamburg, bei Kohlen in Aussig, gehörten ebenfalls hierhin. Durch die schärfere Kalkulation, die Absender und Empfänger heute vornehmen, schrumpfen diese Nebeneinnahmen des Kleinschiffers immer mehr zusammen.

d) Die Rentabilität des Betriebes.

Die Rentabilität des Kleinschifferbetriebes ist zum großen Teil davon abhängig, ob der Besitzer des Schiffes selbst und mit seinen Söhnen fährt, oder ob er sein Fahrzeug einem Setzschiffer mit angeheuerten Gehilfen anvertraut. Je stärker das fremde Personal vertreten ist, um so mehr wird die Struktur der Lohnkosten der der Lohnkosten der Großschiffahrt entsprechen, mögen auch teilweise die Löhne

des Kleinschifferpersonals an und für sich niedriger sein als diejenigen des Personals der Großschiffahrt. In den Fällen, in denen der Kleinschiffer ausschließlich fremdes Personal beschäftigt, werden die Löhne zu einem ebenso starren Kostenbestandteil wie bei der Großschiffahrt. Schlechte Perioden können dann nicht lange durchgehalten werden, die Folge ist in der Regel nicht Konkurs, sondern Verkauf des Schiffes.

Fährt dagegen der Kleinschiffer selbst und außerdem mit Familienbesatzung, so ist sein Betrieb außerordentlich widerstandsfähig. Mit verhältnismäßig geringen Sparsummen kann er recht lange Perioden schlechter Geschäftsjahre ohne wesentliche unmittelbare Zubußen ertragen, d. h. er verliert seine Existenzgrundlage nicht. An die Stelle der fixen Löhne für Setzschiffer und Gehilfen, die über ein Drittel der Gesamtkosten ausmachen, treten dann die sehr elastischen Unterhaltungskosten der schiffahrttreibenden Familie.

Fortlaufende Ausgaben verursachen nur die Kosten des eigenen Lebensunterhaltes, die Beschaffung von Konservierungsmaterial im Interesse der Fahrzeugerhaltung, evtl. Löhne an Gehilfen, die nicht Familienangehörige sind, die Versicherungsprämien und vor allen Dingen die Zinsen für Schiffshypotheken. Dabei sind die Kosten der Versicherung bei den von den Kleinschiffern gebildeten Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit niedriger als bei der Großschiffahrt, weil nur solche Kleinschiffer aufgenommen werden, von deren Sorgfalt die übrigen Genossen überzeugt sind. Diese Sorgfalt ist in der Regel bei selbstfahrenden Kleinschiffern mehr verbürgt als bei Setzschiffern. Zinsen und Amortisation machen bei allen Neubauten in den ersten Jahren außerordentlich viel aus, so daß sie, wie dargestellt wurde, sehr leicht erdrückend wirken können.

Die Erlöse im Betrieb des Kleinschiffers schwanken von Jahr zu Jahr stark, so daß es kaum möglich ist, eine auf das einzelne Jahr bezogene Rentabilitätsrechnung anzufertigen. Außerdem liegt eine geordnete Buchführung, von der Buchführung für Steuerzwecke abgesehen, in der Regel nicht vor. Die Möglichkeit, einen zwischenbetrieblichen Vergleich anzustellen, ist angesichts der großen Unterschiede innerhalb der Kleinschifferbetriebe nicht möglich.

3. Der freiwillige Zusammenschluß der Kleinschiffer zu Genossenschaften.

a) Wesen und Umfang der Genossenschaften.

Im vorigen Abschnitt wurde zum Ausdruck gebracht, daß dem einzelnen Kleinschiffer eine Frachtzuleitungsorganisation fehlt. Die Schiffergenossenschaft als eine freiwillige Vereinigung von Kleinschiffern sucht nun durch Errichtung eines Frachtzuleitungsapparates und eines größeren kaufmännischen Betriebes dauernde Verbindungen mit den Verladerkreisen zu unterhalten und rechtzeitige Vertragsabschlüsse zu tätigen, um den einzelnen Genossen ausreichende Beschäftigung und damit ein günstiges Wirtschaftsergebnis zu verschaffen.

Dabei ist in erster Linie an eine Aufbesserung der Frachtvergütung gedacht, indem die Kleinschiffer durch die Genossenschaft im Verkehr mit dem Frachtenmarkt selbständiger und festgefügter auftreten können als die einzelnen Kleinschiffer. Die Wirksamkeit der Genossenschaft bleibt aber stets abhängig von der Bereitwilligkeit der Absender, sich ihrer für die Auftragserteilung zu bedienen.

Als Erzeuger von Transportleistungen könnte man die Kleinschiffergenossenschaft den Produktivgenossenschaften zurechnen. Gegenüber den gewerblichen Produktivgenossenschaften weisen die Genossenschaften der Elbekleinschiffer indessen eine bedeutsamere Wirksamkeit und größere Erfolge, d. h. festeren Bestand auf. Diese Tatsache erklärt sich daraus, daß innerhalb der Schiffergenossenschaft die einzelnen „Produzenten" nur gleiche Leistungen anzubieten vermögen, eine Unterdrückung der Individualität der Leistung durch die Genossenschaft also nicht Platz zu greifen vermag, ferner daraus, daß durch das Prinzip der Verladung nach der Reihenfolge kein Genosse beim Absatz seines „Erzeugnisses" sich benachteiligt fühlen kann. Schließlich bezieht sich die genossenschaftliche Bindung in der Elbeschiffahrt lediglich auf den Frachtabschluß, während im übrigen Betrieb der Schiffer sein eigener Herr bleibt, er sich also nicht über Gebühr eingeengt sieht.

Je nachdem, ob die Genossenschaft Kahnschiffseigner, Schleppdampfer- oder Motorschiffsbesitzer organisiert, ist zwischen Kahn-, Schleppdampfer- oder Motorschiffsgenossenschaften zu unterscheiden. Auf der Elbe steht seit dem Auftreten der Kleinschiffergenossenschaften die Kahngenossenschaft im Vordergrund. Diese kann durch Unterhaltung eigener Schlepper oder durch vertragliche Abmachungen entweder mit Schleppdampfergenossenschaften oder Schleppdampfergesellschaften für ihre Mitglieder gleichzeitig die erforderliche Schleppkraft sicherstellen und damit sich und ihre Genossen unabhängig von fremder Hilfe machen. Unterhält die Genossenschaft weiterhin sehr umfangreiche Vertretungen und gegenseitige vertragliche Bindungen, so ähnelt ihre Betriebsorganisation der einer großen Schiffahrtsgesellschaft sehr. Nur an einem krankt die genossenschaftliche Organisation häufig: an dem geringen Verständnis vieler Mitglieder für die Bedürfnisse kaufmännischer Geschäftsführung, an der Abhängigkeit der Genossenschaftsführer von ihren Genossen, die die Notwendigkeit vorausschauender Unternehmungspolitik und dafür notwendiger Opfer nicht immer anerkennen. Hierin liegt der Grund für die Tatsache, daß die Kleinschiffergenossenschaft, deren Schiffspark häufig dem einer großen Gesellschaft gleichkommt, doch nicht jederzeit von ihrer wirtschaftlichen Macht so Gebrauch machen kann, wie das im Interesse der Kleinschiffahrt wünschenswert wäre.

Weist auch die einmal gegründete Genossenschaft einen festen Bestand auf, so ist jedoch eine straffe Zusammenfassung der gesamten Kleinschiffer in Genossenschaften auf der Elbe bisher in sehr geringem Maße verwirklicht. Es hängt dies mit der Natur des Schiffergewerbes überhaupt zusammen. Die große örtliche Zersplitterung und die unruhige Lebensweise der Schiffer bilden nicht geringe Hindernisse für einen engeren Zusammenschluß, eine Erscheinung, die wir auch auf

anderen Strömen beobachten können. Besonders sind es aber psychologische Gründe, die die Gründung von Genossenschaften erschweren. Der stete Aufenthalt im Freien, die Ausübung des schweren Berufs bei jeder Witterung, die Abgeschlossenheit von der Außenwelt während der Fahrt bilden Menschen heran, die an große Freiheit in ihrer Berufstätigkeit gewöhnt, sich nur schwer einem anderen fügen und unterordnen können. „Mit seiner vorgefaßten Meinung geht der Schiffseigner in die Versammlung und ist nur selten bereit, von seinem vorgezeichneten Wege abzugehen. Nur einem äußerst geschickten Verhandlungsleiter gelingt es, alle Sonderinteressen und Sonderwünsche zu geschlossenen Handlungen zu vereinigen[14])". Da fernerhin die Errichtung eines gemeinsamen Befrachtungsorgans Kosten verursacht, die bei eigener Frachtsuche fortfallen, ist der Kleinschiffer in Zeiten voller Beschäftigung wenig für einen betrieblichen Zusammenschluß geneigt. Man könnte in diesem Fall eine Parallele zu der Kartellbildung in der Wirtschaft ziehen. Auch hier zeigt sich bei den Unternehmern häufig die Tendenz, bei guter Konjunktur bestehende Bindungen aufzugeben und das Kartell, ähnlich wie die Genossenschaft der Kleinschiffer, nur als eine Einrichtung aufzufassen, die bei rückgängiger Konjunktur die Gewähr bieten soll, zu den bisherigen Bedingungen weiter produzieren oder absetzen zu können. Aber auch in schlechten Zeiten ist der Kleinschiffer häufig nicht für den Eintritt in eine Genossenschaft. Er glaubt dann, außer der Reihe der Genossen allein schneller zu Fracht kommen zu können, ohne zu den dann besonders drückenden Kosten der Befrachtungsstellen beitragen zu müssen.

Grundsätzlich müßte die frachthaltende Tätigkeit der Genossenschaft in schlechten Zeiten einen Erfolg darstellen, der ihre Aufrechterhaltung rechtfertigt. Zu einer ausgesprochenen frachtbremsenden Tätigkeit in Zeiten der Hochkonjunktur, die als Aequivalent gegen die Gewährung gehaltener Frachten während der Krise seitens der Verfrachter gefordert werden könnte, wird sich die Genossenschaft nur schwer zu entschließen vermögen.

Im Stromgebiet der Elbe dienen gegenwärtig zwei Genossenschaften der Förderung der Kleinschiffahrt[15]): die „Schiffseigner-Genossenschaft für Binnenschiffahrtsbetrieb e. G. m. b. H.", Hamburg, und die „Schleppdampfer-Genossenschaft Hamburg-Berlin e. G. m. b. H.", Hamburg[16]).

Das Betriebsmaterial der „Schleppdampfer-Genossenschaft" besteht aus 16 Dampfern mit 6266 PS. Weitere 27 Dampfer der „Vereinigten Schleppdampfer-Genossenschaft e. G. m. b. H." zu Spandau unterstehen in Hamburg der Bewirtschaftung der Genossenschaft und sind mit ihr vertraglich gebunden, so daß die Genossenschaft insgesamt

---

[14]) Burmester, Hch. a. a. O. S. 123.

[15]) Über die frühere Entwicklung vgl. Pleißner a. a. O. S. 147, 166 und 185.

[16]) Die „Transport-Genossenschaft e. G. m. b. H. zu Berlin" hat zum größten Teil märkische Kleinschiffer als Mitglieder. Sie scheidet daher aus den Betrachtungen aus.

über 43 Schleppdampfer mit 12 091 PS verfügen kann[17]). Die Dampfer, die nicht Eigentum der Genossenschaft sind, sondern von den Genossen zur Verfügung gestellt werden, schleppen von Hamburg nach den märkischen Wasserstraßen und der Elbe.

b) Schiffseigner-Genossenschaft für Binnenschiffahrts-Betrieb e. G. m. b. H., Hamburg.

Die „Schiffseigner-Genossenschaft" ist am 19. März 1919 als Nachfolgerin der in demselben Jahr außer Funktion getretenen „Privatschiffertransport-Genossenschaft"[18]) ins Leben gerufen worden. Ähnlich wie diese, erhält auch die „Schiffseigner-Genossenschaft" den Hauptstamm ihrer Mitglieder von mittelelbischen Schiffern. Nur im Interesse einer zweckmäßigen Geschäftsführung ist Hamburg als Sitz gewählt worden.

Zweck der Genossenschaft ist nach § 2 der Satzung

„der Betrieb der Binnenschiffahrt und aller hiermit zusammenhängenden Geschäfte, durch welche die der Genossenschaft angehörenden Schiffseigner Gelegenheit haben, ihren Kahnraum bestmöglich zu verwerten. Insbesondere die Vertretung der besonderen wirtschaftlichen Interessen der Schiffseigner gegen Benachteiligungen aller Art.

Ständige Beobachtung des Schiffs- und Güterverkehrs auf den Wasserstraßen.

Mitwirkung bei der Beschaffung von Betriebsstoffen und Betriebsbedarfsgegenständen für die Fahrzeuge der Mitglieder".

Für den Geschäftsbetrieb der Genossenschaft gilt die Geschäftsanweisung, zu deren Beachtung die Genossen nach den Bestimmungen des Statuts verpflichtet sind. Die Genossenschaft ist vor allem für die Beschäftigung des den Mitgliedern gehörigen Kahnraumes (250 Kähne mit Zollverschluß von ca. 200 000 t Tragfähigkeit) durch Beschaffung der erforderlichen Gütermengen besorgt. Der reibungslose Geschäftsablauf wird durch strikte Reihenfolge in der Beschäftigung der Genossen und durch ausschließliche Befrachtung durch die Schiffseignergenossenschaft erreicht. Vertretungen längs der Elbe und Meldestellen an den größeren Plätzen sorgen für die Beschäftigung des Kahnraumes.

Dem einzelnen Schiffer ist es verboten, selbständig, auch nicht für Großgesellschaften, Fahrten auszuführen. Mitglieder, welche hiergegen verstoßen, sind verpflichtet, an die Genossenschaft eine Konventionalstrafe und den der Genossenschaft zugefügten Schaden in jedem einzelnen Falle zu zahlen.

Die Sorge um die Schleppkraft ist der Genossenschaft selbst überwiesen. Durch einen Interessengemeinschaftsvertrag mit der „Elbe" Dampfschiffahrts A.G., deren Aktienmehrheit sich in den Händen der Genossen befindet, stehen die 10 Radschlepper dieser Gesellschaft

---

[17]) Zusammengestellt nach den Angaben im Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, Dresden 1933, S. 236 ff.

[18]) Über ihre Entwicklung vgl. Pleißner a. a. O. S. 158 ff.

der Genossenschaft zur Verfügung. 2 kleinere der Genossenschaft gehörende Motorschlepper von zusammen 480 PS unterstützen die Mitglieder bei der Talfahrt durch Schlepphilfe.

Schwierigkeiten bereitet den Kleinschiffergenossenschaften allgemein die Abgeltung der von den Genossen getätigten Fahrten. Bei der „Schiffseigner-Genossenschaft" erhält der einzelne Genosse die volle Anteilfracht nach Abzug einer Provision für die Genossenschaft. Dadurch wird der einzelne Genosse ganz an der Konjunktur, an dem Risiko und jeder besonderen Gewinnmöglichkeit beteiligt. Die Genossenschaft trägt die bei der Beförderung entstehenden Schlepplöhne, Bugsierkosten, sowie etwaige Haupter- und Brückenlotsengebühren. Für die übrigen Ausgaben, die aus dem Schiffahrtsbetrieb entstehen, haben die Mitglieder selbst aufzukommen.

Die Erfolge der Genossenschaft selbst waren nicht immer günstig. Zwar konnte durch größere Abschlüsse den Genossen meistens ausreichende Beschäftigung gesichert werden, ohne daß man auf Konjunkturgewinne verzichtete. Dennoch war die innere Entwicklung nicht günstig, wie die Mitgliederbewegung erkennen läßt:

1919	500	Mitglieder
1924	385	„
1925	319	„
1926	295	„
1930	220	„
1931	220	„
1932	220	„

Seit 1924 ist eine gewisse Organisationsmüdigkeit eingetreten, die zu einem schnellen Sinken der Mitgliederzahl führte. Der Mitgliederrückgang erklärt sich daraus, daß in den letzten Jahren auf der Elbe zahlreiche hölzerne Kähne abgewrackt wurden. Der Kapitalmangel verhinderte die Vornahme größerer Unterhaltungsarbeiten bezw. die Beschaffung neuer Fahrzeuge. Verluste, die die Genossenschaft in den letzten Jahren hereinnehmen mußte, pflegen ebenfalls dem Genossenschaftsgedanken beträchtlichen Abbruch zu tun.

4. Bedeutung und Stellung der Kleinschiffahrt in der Elbeschiffahrt.

Die Kleinschiffahrt verfügt über ebensoviel Kahnraum wie die Großschiffahrt. Da ohne diese Kahntonnage der Elbeverkehr bei normalem Güterangebot nicht zu bewältigen ist, besitzt die Kleinschifffahrt in der Elbeschiffahrt größere Bedeutung. Sie stellt eine Macht dar, mit der die Großschiffahrt, besonders auf dem Gebiete des Wettbewerbes, rechnen muß. So weist der Betrieb des Kleinschiffers in der entscheidenden Kostenposition, den Arbeitskosten, eine erhebliche Überlegenheit gegenüber der Großschiffahrt auf. Am deutlichsten zeigt sich das bei einem Vergleich der Kosten des Betriebes eines Gesellschafts- und eines Kleinschifferkahnes. Da der Kahn eine so kleine Betriebseinheit bildet,

ist auch die Transporttechnik von Betrieb zu Betrieb gleichgeblieben. So weit der Kleinschiffer selbst als Schiffsführer tätig ist oder Familienangehörige als Schiffer beschäftigt, steht die niedrigere Bewertung der eigenen Arbeitskraft oder die geringere Entlohnung der Arbeit von Familienangehörigen den Tariflöhnen des Großschifferpersonals gegenüber. Insbesondere aber sind die Kosten der Arbeit des Kleinschiffers und seiner Familienangehörigen wesentlich elastischer als die Tariflöhne des Großschifferpersonals. Bei ungünstiger Marktlage kann daher der Kleinschiffer den Betrieb seines Kahnes durch Druck auf die Arbeitskosten verbilligen, der Großschifferkahn dagegen ist mit gleichbleibenden Arbeitskosten belastet. Da keine Verwaltung vorhanden ist, wird der Betrieb des Kleinschiffers bei Beschäftigungslosigkeit auch nicht mit Verwaltungskosten belastet. Neben den geringen laufenden Betriebskosten bergen die äußerste Einschränkung des eigenen Lebensstandards und die große Strebsamkeit bedeutende Kräfte zugunsten des Kleinschiffers. Weiterhin kann bei einer Verschlechterung der Konjunktur der einzelne Kleinschiffer infolge seines geringeren Schiffsbesitzes viel häufiger und regelmäßiger als die Großschiffahrt eine Abwanderung oder Übersiedlung nach den benachbarten Wasserstraßen vornehmen.

Verfügt die Kleinschiffahrt der Elbe über beträchtlichen Kahnraum, so ist ihr Besitz an Schleppkraft äußerst gering. Das bedeutet, daß die Kleinschiffer, obwohl zahlenmäßig bedeutend in der Überzahl und persönlich selbständig, in der Bergfrachtschiffahrt weitgehend wirtschaftlich von der Großschiffahrt abhängig sind. Zahlreiche Kleinschiffer zogen es deshalb vor, entweder ganz auf die Frachtschiffahrt zu Berg zu verzichten und ihre Kähne leer zu billigeren Sätzen und schneller bergwärts schleppen zu lassen oder für die Bergfrachtschiffahrt in ein Vertragsverhältnis von längerer oder kürzerer Dauer mit einem der Großunternehmungen zu treten, das zwar auf dem Bergfrachtmarkt den Einfluß der Kleinschiffer beseitigte, ihnen aber eine gewisse sichere Einnahme gewährleistete oder zum mindesten unentgeltliche Beförderung des Kahnes zu Berg sicherte. Heute machen sie sich in steigendem Maße völlig von fremder Schleppkraft unabhängig, indem sie ihr altes Fahrzeug mit eigener Antriebskraft versehen oder ihren Kahn verkaufen und ein Motorfrachtschiff erwerben. Gegenwärtig schätzt man die Zahl der selbständigen Motorfrachtschiffer auf der Elbe auf 115[19]). Ihre Zahl erhöht sich aber immer noch, nicht zuletzt dadurch, daß zahlreiche kleinere, bisher auf den Lokalverkehr beschränkte Motorschiffe sich in den Eilverkehr einschalten.

Ein Teil der Kleinschiffer, die im Besitz von Motorfrachtschiffen sind, wird von den großen Gesellschaften beschäftigt, andere wiederum haben sich zu Gesellschaften zusammengeschlossen. Als Gesellschaftsform wählte man die G. m. b. H., da sie zur Erfüllung ihres Zweckes nur ein geringes Kapital braucht. So bildeten sich die „Hamburg-Berliner Motor-Eilschiffahrt G.m.b.H.", Hamburg und die „Motor-

[19]) Vgl. Schulz-Kiesow: Zur Kartellbildung auf der Elbe a. a. O. S. 237.

schiffsreederei Oder G.m.b.H.", Hamburg. Während die erstere einen regelmäßigen Eildienst zwischen Hamburg und Berlin betreibt, unterhält die „Motorschiffsreederei Oder" einen regelmäßigen Motorschiffsverkehr und Eilverkehr zwischen Hamburg-Berlin-Breslau mit Nebenplätzen, ferner zwischen Hamburg-Magdeburg und Breslau-Stettin, in Konkurrenz zur „Schlesischen Dampfer-Compagnie", die sich für diese Dienste mit hochwertigen Motorschiffen ausgerüstet hat.

Die Schiffseigner sind an den Gesellschaften durch Geldeinlagen beteiligt, während ihre Schiffe ihr Eigentum bleiben und nicht in die Gesellschaft eingebracht werden. Die Gesellschaften selbst dienen als Frachtbüros, die an die einzelnen Schiffer Frachtaufträge vergeben, nachdem eine kleine Provision zur Deckung der Unkosten der Gesellschaft von den Aufträgen abgezogen worden ist. Es sind also Gesellschaften mit genossenschaftsähnlichem Charakter.

Im November 1931 bildete sich der „Interessenverband der Privat-Motorschiffseigner E.V." mit dem Sitz in Hamburg, hinter dem etwa die Hälfte der 115 großen Motorschiffer der Elbe steht. Als Ziel dieser ersten Interessenvertretung der Motorschiffer wird in den Satzungen der Zusammenschluß sämtlicher auf Elbe, Oder und deren Nebenflüssen und Kanälen fahrenden Motorschiffseigner angegeben.

Mit Ausnahme der Motorschiffer betreiben die Kleinschiffer hauptsächlich den Transport von Massengütern. Ein ziffernmäßiger Nachweis, welche Güterquanten von ihnen befördert werden, ist in Ermangelung zuverlässiger statistischer Erhebungen nicht zu führen. Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich daraus, daß auch die zahlreichen Transporte, die der Kleinschiffer für die Großunternehmungen ausführt, in den Betriebsstatistiken der letzteren nicht besonders erfaßt werden. Nur soviel ist festzustellen, daß die Transportleistungen der Kleinschiffahrt infolge Herabsetzung des Einfuhrkontingentes für englische Steinkohlen, die über Hamburg elbaufwärts, besonders nach Berlin, befördert werden, und infolge Fehlens der böhmischen Braunkohlentransporte sehr zurückgegangen sind. Infolge dieser Verkehrsentwicklung haben die Kleinschiffer bis heute starke Verluste zu tragen, so daß der größte Teil von ihnen nicht in der Lage ist, Zinsen und Tilgungsraten für Hypotheken, mit denen ihre Schiffe oft bis zu 50% belastet sind, zu zahlen. Der Zinsbelastung können sie auch nicht dadurch entgehen, daß sie ihre Fahrzeuge auflegen. Reparaturen und Löhne lassen sich so einsparen, nicht aber die Zinsen. Die Folge davon war, daß zahlreiche Kleinschiffer ihre Zahlungen einstellten, die Zwangsversteigerung deutscher Elbeschiffe und damit die Vernichtung der Existenzgrundlage der Kleinschiffer zunahmen. Durch das „Gesetz über Vollstreckungsschutz für die Binnenschiffahrt vom 24. Mai 1933"[20]) sind sämtliche Verfahren zum Zwecke der Zwangsvollstreckung eines im Schiffsregister eingetragenen Schiffes bis zum 31. März 1934 einstweilen eingestellt worden.

---

[20]) Vgl. RGBl. Teil I 1933 Nr. 54.

C. Die Zwangsorganisation der Elbeschiffahrt.

I. Ursachen und Grundlage der Zwangsorganisation.

Seit dem Ende des Krieges kämpft die deutsche Elbeschiffahrt um ihren Bestand. Zunächst erlitt sie eine beträchtliche Kapitalsentziehung durch Abgabe zahlreicher und neuester Fahrzeuge gegen unzulängliche Entschädigung durch das Reich. Zu dem Wettbewerb der neuerstandenen tschechoslowakischen Flotte auf der internationalisierten Elbe gesellte sich eine Reihe, den Güterverkehr störender in- und ausländischer Handelserschwernisse, wie Zollerhöhungen Kontingentierungen und Devisenzwangsbewirtschaftungen. Der Niedergang der mitteldeutschen Industrie, Absatzstockungen, Schließung zahlreicher Produktionsstätten, stark geminderte Kauf- und Konsumtionskraft in den Großstädten, wie Berlin, Hamburg und Dresden, sowie strukturelle Wandlungen des Güterverkehrs führten zu fortlaufender Beschäftigungslosigkeit eines Teils der Kahn- und Schlepperflotte auf der Elbe. Der Güterverkehr auf der Elbe betrug 1930 mit 11 849 000 t nur 62% des Verkehrs von 1913 mit 15 794 000 t[1]).

Verstärkt wurde die schon infolge des allgemeinen Verkehrsrückganges große Übersetzung der Schleppkahntonnage durch die im Abschnitt „Die Güterbootsflotte" dargestellte sprunghafte Ausdehnung der Motorschiffahrt in den letzten Jahren. So wuchs z. B. der Anteil der Motorschiffahrt am gesamten Güterverkehr Hamburgs von und nach der Elbe oberhalb Hamburgs und den damit zusammenhängenden Wasserstraßen von 8,5% 1929 auf 18,8% 1932[2]). Die Folgen der verhängnisvollen Übersetzung der Tonnage zeigten sich mit aller Deutlichkeit darin, daß 1931 50% der Kahnflotte auf der Elbe aufgelegt wurde und die Massengutfrachten in der Elbeschiffahrt 20% unter Friedensstand lagen[3]) und damit die Selbstkostendeckungsgrenze unterschritten. Besonders die nichtorganisierten Kleinschiffer mußten monatelang auf Beladung ihrer Kähne warten.

Die dargestellte Unternehmungsstruktur der Elbeschiffahrt als Groß- und Kleinschiffahrt verstärkte den Krisenzustand weiter. Zu dem Ladungsmangel kamen die Schwierigkeiten des Problems der Ladungsverteilung, nicht nur unter der Großschiffahrt, sondern noch mehr zwischen dieser und der Kleinschiffahrt. Die letztere wurde infolge der Schrumpfung des Güterverkehrs mehr und mehr aus der Rolle

---

[1]) Vgl. Wirtschaft und Statistik, Berlin 1932, S. 168.
[2]) Vgl. Schulz-Kiesow: Die Kartellierung der Elbeschiffahrt, i/Wirtschaftsdienst 18. Jahrg. 1933, Heft 22, S. 726.
[3]) ebenda S. 727.

der „Reserveflottenfunktion", der „Ergänzung", in die des reinen Wettbewerbers gedrängt. Die Tonnage der Gesellschaften und der Genossenschaften war so groß, daß sie sämtliche Transporte auch bei schlechtem Wasserstand und relativ gutem Güterangebot mit eigenem Raum vornehmen konnte.

Die seit Kriegsende stärker hervorgetretene Konzentrationstendenz in der Elbeschiffahrt[4]) vermochte die Zersplitterung und die starke Unterbietungsneigung auf dem Frachtenmarkt während mehrerer Jahre durch mehr oder weniger haltbare Konventionen und Kartelle zu mildern. Als jedoch das letzte im Frühjahr 1931 zustandegekommene, auf die Großschiffahrt beschränkte Kartellprovisorium nach wenigen Monaten wieder auseinanderfiel[5]), tobte der Konkurrenzkampf auf der Elbe verschärft weiter. Besonders die Kleinschiffer wurden von ihm getroffen. 40—50% des Kleinschifferraumes mußten aufgelegt werden, wodurch der Besitzer mit seiner Familie häufig der Wohlfahrtsfürsorge zur Last fiel. Die langfristige Verdienstlosigkeit führte dazu, daß Schiffshypotheken nicht amortisiert, selbst die Zinsen vielfach nicht aufgebracht werden konnten; das gleiche galt für die Prämien der Schiffskörper-(Kasko-) Versicherung. Instandhaltung und Reparaturen der Schiffe wurden vernachlässigt oder unterblieben ganz. Zahlreiche Kleinschiffahrtsbetriebe brachen zusammen; die Zahl der Zwangsvollstreckung deutscher Elbeschiffe nahm unaufhaltsam zu. So ergab sich eine Entwertung der Schiffe ganz allgemein, die wieder die Grundlagen des Schiffskredites gefährdete. Hinzu kam, daß einzelne Prokureure die Notlage der nichtorganisierten, noch in Fahrt befindlichen Kleinschiffer auszubeuten begannen. Unsolide Elemente unter den Maklern führten einen Frachtendruck herbei, indem sie die Not der Schiffer und ihre Schwerfälligkeit im Verhandeln ausnutzten und bei jeder Ladung mit einer ganzen Reihe von Schiffern verhandelten, um sie dann gegeneinander auszuspielen. Die Schiffer wandten sich wegen der Mißstände im Prokureurgewerbe beschwerdeführend an die Länderregierungen. Damit war der Anstoß zur Notgesetzgebung in der Elbeschiffahrt gegeben[6]).

Die Reichsregierung nahm das Vorliegen eines wirtschaftlichen Notstandes an und ließ sich vom Reichspräsidenten auf Grund des Art. 48 II der Reichsverfassung außerordentliche Ermächtigungen geben[7]). Der dritte Teil der sogenannten Anpassungsverordnung vom 23. De-

---

[4]) Vgl. Bayer a. a. O. S. 171 ff.

[5]) Vgl. S. 122 dieser Arbeit.

[6]) Vgl. Schulz-Kiesow: Die Kartellierung der Elbeschiffahrt a. a. O. Seite 729.

[7]) Art. 48 II der RV gibt dem Reichspräsidenten das Recht, „wenn im Deutschen Reiche die öffentliche Sicherheit und Ordnung erheblich gestört oder gefährdet wird, die zur Wiederherstellung nötigen Maßnahmen zu treffen". Dieser Artikel findet beim Vorliegen eines wirtschaftlichen Notstandes entsprechende Anwendung und rechtfertigt entsprechende wirtschaftliche Maßnahmen.

zember 1931[8]) „Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt" ermächtigt die Reichsregierung im Einvernehmen mit den beteiligten Ländern ganz allgemein, „verkehrswirtschaftliche Maßnahmen zu treffen" und ermöglicht damit im Verordnungswege den zwangsweisen Eingriff in Betriebs- und Wirtschaftsführung der Binnenschiffahrt. Die verkehrswirtschaftlichen Maßnahmen können sowohl „zwecks Ausgleichs zwischen dem Angebot an Frachtgut und an Frachtraum", als auch zu anderen Zwecken getroffen werden. Als Mittel und Maßnahmen zur Abwehr der Krise führt die Notverordnung auf:

„a) Schiffahrtstreibende zu öffentlich-rechtlichen Verbänden zusammenzuschließen, sowie die Ausnutzung des Kahn- und Schleppparkes und ihre Vermehrung zu beschränken.

b) Selbst oder durch dazu von ihr ermächtigte Verbände oder andere Stellen Mindest- und Höchstentgelte im Binnenschiffahrtsverkehre (Beförderungspreise, Schlepplöhne, Maklerentgelte) festzusetzen, sowie die Verteilung des Frachtgutes zu regeln und Zuwiderhandlungen gegen die von ihr oder mit ihrer Ermächtigung getroffenen Maßnahmen mit Geldstrafe zu bedrohen".

Diese Aufzählung von Mitteln in der Anpassungsverordnung unter a) und b) ist „beispielsweise" und nicht „erschöpfend." Die Reichsregierung braucht weder diese Maßnahmen zu ergreifen, noch ist sie darauf beschränkt. Die generelle Fassung der Ermächtigung gestattet die Anpassung an die bestehenden und noch auftretenden Bedürfnisse unter voller Berücksichtigung der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse in den einzelnen Stromgebieten.

II. Aufbau und Bedeutung der Zwangsorganisation.

Für das Stromgebiet der Elbe, der Oder und der zwischen Elbe und Oder gelegenen Wasserstraßen wurden auf Grund der Durchführungsverordnungen vom 23. März 1932 folgende Schifferbetriebsverbände (Körperschaften des öffentlichen Rechts) errichtet[9]): der Elbe-Schiffer-Betriebsverband, Magdeburg, der Mitteldeutsche Schifferbetriebsverband, Berlin, und der Schifferbetriebsverband für die Oder, Breslau.

---

[8]) „Verordnung des Reichspräsidenten zur Anpassung einiger Gesetze und Verordnungen an die veränderte Lage von Wirtschaft und Finanzen (Anpassungsverordnung), RGBl. 1931, I. Teil, S. 783.

[9]) Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger, 1932, Nr. 74.
Für die ostpreußischen Wasserstraßen wurde in der „Ostpreußenverordnung" vom 25. April 1932 die Errichtung eines ostpreußischen Schifferbetriebsverbandes mit dem Verbandssitz Königsberg ausgesprochen. Für das Gebiet des Rheins, der Weser und Ems und deren Nebenflüsse, sowie für das Gebiet der westdeutschen Kanäle und der süddeutschen Wasserstraßen gelten alle auf Grund der Anpassungsverordnung bisher erlassenen Durchführungsverordnungen nicht.

Die Schifferbetriebsverbände bezwecken den Zusammenschluß der Kleinschiffahrt eines Stromes im Hinblick auf die Aufgaben der Notverordnung. Der Zusammenschluß ist notwendig, um eine einheitliche und verhandlungsfähige Organisation der Kleinschiffahrt zu schaffen, die in Verbindung mit der Großschiffahrt eine Gesamtvertretung der Güterschiffahrt eines Stromgebietes zur Erfüllung bestimmter Aufgaben im Wege der Selbstverwaltung ermöglicht.

Um den staatlichen Maßnahmen zum Erfolg zu verhelfen, mußte auch die Großschiffahrt auf der Elbe, die mit ihrer durchgebildeten Betriebsorganisation, ihrer Flotte und ihren Hafenanlagen das Rückgrat des Elbeverkehrs und der Güterwerbung bildet, als einheitliches Ganzes der neuen Organisation angehören. Die Reichsregierung rechnete zunächst mit einer freiwilligen Vereinigung der Elbeschiffahrtsgesellschaften. Als die Ausführung des Gedankens des freiwilligen Zusammenschlusses durch ein führendes Elbeschiffahrtsunternehmen vereitelt wurde, erfolgte auf Grund der Durchführungsverordnung vom 10. 6. 32[10]) die Bildung von Zwangskartellen. Durch Verordnung vom 10. September 1932[11]) wurden die Zwangskartelle zu Körperschaften des öffentlichen Rechts erklärt.

Das dritte Glied innerhalb der Zwangsorganisation stellen die gleichfalls am 23. März 1932 durch Verordnung[12]) errichteten Frachtenausschüsse in Breslau, Stettin, Berlin, Magdeburg, Halle, Dresden, Hamburg und Lübeck dar. Ihre Haupttätigkeit liegt auf dem Gebiete der Festsetzung der Entgelte im Binnenschiffsverkehr und der Verteilung des Fracht- und Schleppgutes. Auf Grund der Kontrollverordnung vom 25. Juli 1932[13]), die mit ihren erheblichen Beschränkungen der Freizügigkeit, der Vertrags- und Verkehrsfreiheit, der Sicherung der Entgeltsfestsetzung dienen soll, unterliegen alle laufenden Güterbeförderungsverträge mit Binnenschiffen einer Kontrollpflicht durch die Frachtenausschüsse. Damit ist deren Tätigkeit wesentlich erweitert worden.

Die neue Organisation in der Elbeschiffahrt gilt nur für die deutsche Güterschiffahrt. Die deutsche Regierung besitzt keine Möglichkeit, einen Zwang auf die tschechoslowakische Güterschiffahrt, insbesondere auf die „Cechoslovakische Elbeschiffahrts-Aktiengesellschaft", für einen Beitritt zum Kartell ausüben zu können. Die Gesellschaft, die ursprünglich dem Kartell beitreten wollte, mußte auf Druck der jegliche Kartellbindung ablehnenden tschechoslowakischen Industriellen weiterhin als Außenseiter auf der Elbe arbeiten. Die deutsche Regierung kann im Interesse einer aufzubessernden Frachtenlage in der Elbeschiffahrt nur an den Geist der Zusammenarbeit appellieren.

Der ausgesprochene Beweggrund für das Reich, die Verhältnisse

---

[10]) Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger, 1932, Nr. 136.
[11]) Deutscher Reichs- und Preußischer Staatsanzeiger, 1932, Nr. 214.
[12]) wie vor, 1932, Nr. 74, und Nr. 286.
[13]) wie vor, 1932, Nr. 173.

in der Elbeschiffahrt zu regeln, war die Sorge um die Existenz der Kleinschiffahrt. Der sozialpolitische Charakter aller Maßnahmen des Reiches zugunsten der Elbeschiffahrt kann nicht stark genug betont werden. Neben der Erhaltung der Kleinschiffahrt bezweckt die Neuorganisation der Elbeschiffahrt zugleich die Gesundung der Großschiffahrt. Sie bekämpft die starke Zersplitterungs- und Unterbietungstendenz und versucht durch umfassende Regelung der Wettbewerbsverhältnisse, restloses Zusammenfassen der Klein- und Großschiffahrt, einheitliche Bewirtschaftung des gesamten Schiffsparkes und durch Festsetzung der Frachtsätze die Lage der deutschen Elbeschiffahrt im ganzen zu bessern. Der Übergang zur gebundenen Wirtschaft darf jedoch nicht zu einer bürokratischen, ganz schematischen Bewirtschaftung der Elbeschiffahrt führen. Die Güterschiffahrt auf der Elbe mit ihrer hohen Zahl von Kleinschifferbetrieben und ihrer strukturell anders gearteten Großschiffahrt stellt einen Wirtschaftszweig dar, der sehr beweglich ist und es im Interesse der deutschen Wirtschaft bleiben muß. Da seine Beschäftigung großen Schwankungen ausgesetzt ist, fordert seine Führung die elastische Anpassung an die Bedürfnisse der Kundschaft, an die Saison- und Witterungsschwankungen, an den Wettbewerb von Eisenbahn und Kraftwagen.

Gegenüber den einzelnen Selbsthilfemaßnahmen der Binnenschiffahrt, die jetzt z. B. in der Rheinschiffahrt diskutiert oder auch angewendet werden, ist der neuen Zwangsorganisation der Vorzug zu geben. Die sogenannte „Herabeichung der Rheinschiffe", die Schaffung von „künstlichem Niedrigwasser", die nur teilweise Ausnutzung der Eintauchtiefe der Fahrzeuge zwecks Streckung des Frachtraumes, die Reihefahrt oder das Laden und Schleppen nach bestimmter Reihenfolge, die vorübergehende Stillegung von Fahrzeugen gegen Entschädigung durch die in Betrieb verbleibenden stellen Notbehelfe dar, die unwirtschaftlich, wenn nicht gar wirtschaftswidrig sein können. Sie nehmen dem Leistungsfähigen zuviel, ohne dem Schwächeren, dem geholfen werden soll, genug zu geben. Die neue Organisation auf der Elbe ermöglicht eine systematische, dauernde Ausschaltung ungeeignet gewordener Fahrzeuge aus dem Verkehr und bringt damit eine grundlegende Erleichterung. Darüber hinaus bietet die Neuorganisation in Verbindung mit der verbindlichen Frachtfestsetzung die Möglichkeit zu Vereinbarungen mit Kraftwagen und Eisenbahn und damit die Voraussetzung einer allgemeinen, rationellen Verkehrsaufteilung.

III. Der Elbeschiffer-Betriebsverband als Zwangszusammenschluss der Kleinschiffer.

1. Entstehung und Wesen des Elbeschiffer-Betriebsverbandes.

Bereits im Jahre 1919 finden wir auf der Elbe einen „Schiffer-Betriebsverband"[14]). In Ausführung der (Kriegs-) Bundesratsverord-

[14]) Näheres siehe Napp-Zinn: Deutsche Partikulier-Schiffahrt. i/Wasserstraßenjahrbuch, München 1926/27, S. 139.

nung „über die Errichtung von Schiffer-Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt" vom 18. VIII. 1917[15]) und der gleichzeitig auf Veranlassung der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens erscheinenden Bundesratsverordnung „über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschiffahrt" wurde von der Schiffahrtsabteilung u. a. der „Schiffer-Betriebsverband für die Elbe in Hamburg" errichtet[15]). Sein Zweck war, da die Gründung in eine Zeit fiel, in der die eigentliche Ursache, die zum Erlasse der Verordnung geführt hatte, hinfällig geworden war, „Bereithaltung und Ausnutzung der Binnenschiffe für Transporte der Übergangswirtschaft". „Für die Durchführung dieser Aufgaben", so fuhr die Satzung fort, „ist der Verband die Interessenvertretung der Privatschiffahrt (Kleinschiffahrt) seines Bezirkes". Die Bezeichnung „Betriebsverband" hatte also mehr historische als betriebliche Bedeutung. Unberührt blieb die wirtschaftliche Art der Organisierung der Elbekleinschiffahrt in Genossenschaften und Mietschiffahrt. Das Kleinschiffahrtsgesetz von 19. V. 1922[16]) beseitigte die rechtliche Grundlage der Schifferbetriebsverbände im Sinne der Bundesratsverordnung, sah aber die Möglichkeit ihrer Umwandlung in öffentlichrechtliche „Kleinschifferverbände" vor, wenn eine Urabstimmung unter sämtlichen Kahnschiffseignern eines Stromgebietes eine Mehrheit für einen solchen Schifferbetriebsverband ergeben würde. Er sollte nur rein berufsständische und soziale Zwecke verfolgen. Der Elbeverband machte von der Umstellung keinen Gebrauch, sondern löste sich auf.

Erst die wachsende Notlage in der Elbeschiffahrt veranlaßte die Elbekleinschiffer, die Wiedereinführung von Schifferbetriebsverbänden für die Elbe und die märkischen Wasserstraßen zu fordern. Sie haben ein wesentlich anderes Aussehen als ihre Vorgänger aus der Kriegs- bzw. Nachkriegszeit.

Der Elbeschiffer-Betriebsverband mit dem Sitz in Magdeburg ist auf Grund der „Verordnung zur Errichtung von Körperschaften des öffentlichen Rechtes (Schifferbetriebsverbände)" vom 23. 3. 1932 für das Stromgebiet der Elbe errichtet worden. Ähnlich wie sein Vorgänger, ist er ein Institut der Kleinschiffer, das die Elbe-Kleinschiffer unter Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Selbständigkeit und betrieblichen Selbstbestimmung des Einzelnen zu einem Block zusammenfaßt. Die Verordnung enthält keine Definition des Begriffes „Kleinschiffer". Die Regelbestimmung, daß Mitglied ist, „wer mit nicht mehr als 3 Binnenschiffen gewerbsmäßig Güter für andere befördert" ist nur ein äußerliches Kennzeichen und schließt nicht aus, daß auch Schiffahrttreibende mit mehr als 3 Schiffen dem Elbeschiffer-Betriebsverband angehören können, wenn sie ihrem Wesen und ihrer Betriebsführung nach der Kleinschiffahrt zuzurechnen sind. Für die Mitgliedschaft im

[15]) RGBl. Teil II 1917, S. 720.

[16]) „Gesetz betreffend Aufhebung der Bekanntmachung des Bundesrates über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt vom 18. 8. 1917 und die Errichtung von Kleinschifferverbänden vom 19. 5. 1922, abgekürzt Kleinschiffahrtsgesetz". RGBl. Teil II, 1922, S. 129.

Verband sind diejenigen Merkmale des Kleinschiffers von Bedeutung, die bereits in dem Abschnitt „Die Kleinschiffahrt" dieser Arbeit ihre Darstellung gefunden haben. Der Schiffer muß also die Schiffahrt selbst praktisch ausüben, selbst fahren bzw. früher selbst gefahren sein, seine Arbeitskraft und sein Schiff für Transportabschlüsse anderen zur Verfügung stellen, ohne selbst die dauernden Einrichtungen zu selbständigen Abschlüssen, d. h. einen kaufmännischen Apparat zu besitzen. Hinzu kommt das Merkmal des Kleinbetriebes: geringer Umfang des Schiffahrtsbetriebes, bei der dem Betriebsinhaber die Leitung und Rechnungsführung obliegt. Betriebe, auch mit weniger als 3 Schiffen, die als Werkschiffahrt eines Hauptbetriebes anzusprechen sind, oder in anderer Hinsicht einer eigenen kaufmännischen Leitung unterstehen, fallen aus dem Rahmen der Zweckbestimmung der Verordnung und gehören nicht zu dem Verbande.

Der Elbeschiffer-Betriebsverband stellt einen Zwangszusammenschluß der im Stromgebiet der Elbe ihren Wohnsitz habenden Kleinschiffer dar. Nicht der Wille des Einzelnen also, sondern der Hoheitsakt der Staatsgewalt hat über ihre Mitgliedschaft zum Verbande entschieden. Als Stromgebiet gilt die Elbe mit ihren natürlichen und künstlichen Nebenwasserstraßen mit Ausnahme der Saale. Kleinschiffer ohne Wohnsitz an Land gehören zum Elbeschifferbetriebsverband, wenn das Stromgebiet der Elbe den Schwerpunkt ihrer Tätigkeit bildet. Kleinschiffer, die ihren Wohnsitz in der Tschechoslowakei haben, können Verbandsmitglied sein, umgekehrt auch ausländische Kleinschiffer mit Wohnsitz im deutschen Elbegebiet. Damit ist die Möglichkeit geschaffen, die gesamte Kleinschiffahrt der Elbe im Interesse ihrer Erhaltung zu erfassen.

Die Zwangsmitgliedschaft erstreckt sich auf Kleinschiffer mit Fracht- und Motorkähnen, sowie auf solche mit Schleppern und Frachtdampfern. Rund 1200 Kleinschiffer mit 583 125 t Kahn- und 45 491 t Motorkahnraum gehören gegenwärtig zum Elbeschiffer-Betriebsverband[17]).

Auf Grund der Anpassungsverordnung stellt der Elbeschiffer-Betriebsverband eine Körperschaft des öffentlichen Rechts dar, er ist also kein Verein oder eine Vereinigung des Handelsrechts. Er „leitet seine Befugnisse nicht aus dem Willen seiner Mitglieder ab, sondern aus einem Hoheitsakt der Staatsgewalt, auf dem seine Existenz und Zwecksetzung beruht"[18]). Seine öffentlich-rechtlichen Befugnisse offenbaren sich nicht nur in der vom Willen des Einzelnen unabhängigen Zwangsmitgliedschaft, sondern auch in seinem Recht der Einziehung von Beiträgen und Ordnungsstrafen, „nach den Vorschriften über die Beitreibung öffentlicher Abgaben" (§ 3 der Satzung).

---

[17]) Vgl. „Das Elbeschiff" 4. Jahrg. 1933, Heft 5, S. 53.
[18]) Schneider, J.: Das Notrecht der Binnenschiffahrt, Berlin 1933, S. 23.

2. Der Aufgabenkreis des Elbeschiffer-Betriebsverbandes.

Der Elbeschiffer-Betriebsverband als die Einheitsorganisation der Elbekleinschiffahrt hat im Sinne der Anpassungsverordnung bei der Festsetzung von Beförderungsentgelten und Verteilung von Fracht- und Schleppgut mitzuwirken, um den Ausgleich zwischen Angebot an Frachtgut und Frachtraum herbeizuführen. Die Durchführung dieser Aufgabe ist gesichert durch die Verpflichtung der Verbandsmitglieder, „die Zwecke des Verbandes zu fördern" (§ 11, I der Satzung). Der wesentlichen Aufgabe des Elbeschiffer-Betriebsverbandes, für geregelte Verfrachtungsverhältnisse zu sorgen, entspricht auch die besondere Hervorhebung der Strafandrohung des § 11 III der Satzung, der die Mitglieder des Verbandes „bei Vermeidung von Ordnungsstrafen" verpflichtet, „die von einer dazu ermächtigten Stelle festgesetzten Beförderungsentgelte einzuhalten". Die ermächtigten Stellen sind die Frachtenausschüsse, in die der Verband Vertreter entsendet.

Neben den Ordnungsstrafen, die bei schuldhafter Verletzung der Satzung, der Anordnungen der Verbandsorgane oder der Verkehrsbehörden vom Vorstand bis zu einer Höhe von 500 RM. verhängt werden können, kann nach § 4b der Kontrollverordnung vom 25. 7. 1932 die Kriminalstrafe treten, wenn vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Beschlüsse der Frachtenausschüsse, die von der Aufsichtsbehörde bestätigt sind, verstoßen wird.

Neben der Regelung der Verfrachtungsverhältnisse hat der Elbeschiffer-Betriebsverband als die berufene Vertretung der in ihm zusammengeschlossenen Kleinschiffer ganz allgemein „die Belange seiner Mitglieder zu fördern. Zu seinen Aufgaben gehört insbesondere die Vertretung der Belange seiner Mitglieder nach außen, namentlich gegenüber den Behörden und den an der Binnenschiffahrt Beteiligten" (§ 2 der Satzung). Diesen berufsständischen Aufgabenkreis, der nicht näher umrissen ist, kann der Verband mit Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums erweitern und ausbauen. So könnte er Einrichtungen sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Art zur Förderung der Elbekleinschiffahrt schaffen und hierbei in stärkstem Maße auf den § 5 des Kleinschiffahrtgesetzes zurückgreifen. Dieser Paragraph sieht z. B. folgendes vor: Wahrnehmung der Interessen der Kleinschiffahrt gegenüber den Behörden und den an der Schiffahrt Beteiligten; Unterstützung der Wasserstraßenverwaltung in der Förderung des Schiffahrtsbetriebes, insbesondere des Kleinschiffergewerbes; Mitarbeit an der Verkehrsstatistik in seinem Stromgebiet; Beschaffung von Beihilfen für in Not geratene Kleinschiffer; Rechtsberatung der Mitglieder; Förderung der Schifferschulen, des Prüfungs- und Genossenschaftswesens[19]).

---

[19]) Vgl. RGBl. Teil II, 1922, S. 129.

3. Der innere Aufbau des Elbeschiffer-Betriebsverbandes.

Der Elbeschiffer-Betriebsverband als juristische Person, d. h. als eine für einen dauernden Zweck zu einer Einheit zusammengefaßte Personenmehrheit, unabhängig in ihrem Bestand vom Wechsel der Mitglieder, untersteht der Aufsicht des Oberpräsidenten in Magdeburg. Die Organe des Verbandes sind: die Mitgliederversammlung, die Kleinschifferkammer und der Vorstand.

Die Mitgliederhauptversammlung, zu der sämtliche Mitglieder erscheinen und mit je einer Stimme an allen Abstimmungen teilnehmen können, findet mindestens einmal im Jahre statt. Sie wird mit einer Frist von 2 Wochen durch öffentliche Bekanntmachung in dem Verbandsorgan „Das Elbeschiff" unter Mitteilung der Tagesordnung durch den Vorsitzenden einberufen und geleitet. Die Aufsichtsbehörde wird ebenfalls zu den Hauptversammlungen geladen. Eine umfassende Versammlung der Mitglieder, die ein getreues Spiegelbild der Willensmeinung der Schiffer abgibt, läßt sich infolge der Eigenarten des Kleinschifferberufes kaum durchführen. Die Kleinschiffer, die innerhalb des Elbegebietes weit verteilt ihren Wohnsitz haben, werden in der Regel durch ihren Beruf auf ihrem Schiffe festgehalten. Auch zur Winterzeit können sie, da sie ihre Schiffe selbst bewachen, sich nur vorübergehend in ihren Heimatort begeben. Nicht nur der Beruf, sondern auch die schwierige finanzielle Lage wird viele Mitglieder davon abhalten, an der Versammlung teilzunehmen und ihre Stimme zur Geltung zu bringen. So waren z. B. auf der ersten Mitgliederhauptversammlung des Verbandes nur 122 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. Es ist daher, wie bei anderen öffentlich-rechtlichen Korporationen, das System der Abgeordnetenvertretung eingeführt worden. Die gleichzeitig in der Kleinschifferkammer sitzenden Abgeordneten werden in Wahlkreisen gewählt, die je 50 oder ein mehrfaches von 50 Verbandsmitgliedern umfassen. Auf je 50 Mitglieder entfällt ein Abgeordneter und ein Stellvertreter. Die Abgeordneten der einzelnen Wahlkreise führen nun in der Hauptversammlung sämtliche Stimmen ihrer Wähler unter Abzug derjenigen Stimmen, die auf der Versammlung persönlich vertreten sind. Diese äußerst komplizierte gesetzliche Bestimmung vermeidet es, daß Stimmen verloren gehen und ermöglicht es andererseits, daß sämtliche Mitglieder in der Hauptversammlung vertreten werden. Haben die Kleinschiffer in ihren Abgeordneten die richtigen fachkundigen Männer gewählt, so können sie ohne Sorge der Versammlung fernbleiben. Die geringere Anzahl der Anwesenden erleichtert sogar die Abwicklung der Verhandlung und führt zu einer schnelleren und größeren Geschlossenheit der Willensbildung. Will das einzelne Mitglied von Zeit zu Zeit persönlich mitwirken und einen unmittelbaren Eindruck von der Versammlung empfangen, so braucht es nur zur Versammlung zu erscheinen und kann dann dort seine Stimme selbst führen.

Die Hauptversammlung, deren Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt werden, hat zunächst den Haushaltsplan aufzustellen,

die Jahresrechnung zu prüfen und abzunehmen und die Mitgliedsbeiträge, deren Einzahlungszeitpunkt der Vorstand bestimmt, festzusetzen. Für das Jahr 1933 betragen die Mitgliederbeiträge, die je nach Größe und Leistungsfähigkeit der Schiffe gestaffelt sind[20]);

für Schlepp-Kähne	4	Pfg.	pro Eich-t
„ Dampfer	11	„	„ PS
„ Motor-Kähne	4	„	„ Eich-t
	5	„	„ PS

Weitere Gegenstände der Beschlußfassung durch die Hauptversammlung bilden: die Wahl der Vorsitzenden des Verbandes und dessen Stellvertreter auf die Dauer von mindestens 3 Jahren; Entgegennahme des Rechenschaftsberichtes des Vorstandes und Erteilung der Entlastung für den Vorstand; alljährliche Wahl der Rechnungsprüfer, die der Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums unterliegenden Satzungsänderungen, sowie alle Angelegenheiten, die zu den Aufgaben des Betriebsverbandes gehören und der Hauptversammlung entweder von der Aufsichtsbehörde bzw. dem Vorstand oder aus der Mitte der Versammlung in Form von Anträgen unterbreitet werden.

Die Kleinschifferkammer, in die je 50 Mitglieder des Verbandes einen Abgeordneten senden, bildet das Parlament der Elbekleinschiffer, und ist der Mittelpunkt der Organisation des Elbeschiffer-Betriebsverbandes. Zum ersten Mal in der Geschichte der Kleinschiffahrt der Elbe sind in einem Kleinschifferparlament die Vertreter sämtlicher Fahrzeuggruppen und sämtlicher Wirtschaftsgebiete der Elbe zu gemeinsamem Handeln vereinigt. Die 24 Abgeordneten, die gegenwärtig in der Kammer sitzen, gehören ihr für die Zeit von 3 Jahren an. Scheiden während dieser Amtszeit Abgeordnete und deren Ersatzmänner aus, so ergänzt sich die Kleinschifferkammer selbst durch Berufung von Ersatzmitgliedern aus dem in Frage kommenden Wahlkreis.

Ähnlich wie die Hauptversammlung wird die Kleinschifferkammer vom Vorsitzenden mit einer Frist von 2 Wochen mindestens einmal im Jahre berufen und geleitet. Die Berufung erfolgt jedoch nicht durch öffentliche Bekanntmachung, sondern durch briefliche Einladung der einzelnen Abgeordneten unter Mitteilung der Tagesordnung. Die Aufsichtsbehörde wird ebenfalls unter Mitteilung der Tagesordnung zu den Sitzungen eingeladen. Die Kleinschifferkammer hat ungefähr die Funktion eines Aufsichtsrates bei einer Körperschaft des privaten Rechts. Sie wird aber noch wesentlich erweitert durch die dargestellte Vertretungsbefugnis bei der Mitgliederhauptversammlung, sowie dadurch, daß die Kleinschifferkammer den Syndikus bestellt und ferner die 5 weiteren Mitglieder des Vorstandes aus ihrer Mitte wählt. Weitere Aufgaben der Kleinschifferkammer sind die Vorbereitung der Mitgliederhauptversammlung und Bestimmung ihrer Tagesordnung, die Überwachung der Durchführung der Beschlüsse der Versammlung und der Anordnung der Behörden, sowie der Innehaltung dieser Beschlüsse bei den Mitgliedern. Ferner setzt sie die Bezüge des Syndikus sowie

---

[20]) „Das Elbeschiff", 4. Jahrg. 1933, Heft 5, S. 54.

diejenigen der Vorsitzenden, die Aufwandsentschädigung der übrigen Mitglieder des Vorstandes und der Kleinschifferkammer fest. Die Kammer faßt ihre Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Sie ist beschlußfähig, wenn mehr als die Hälfte der Abgeordneten anwesend ist.

Gesetzlicher Vertreter des Verbandes ist der Vorstand. Er bestimmt Art und Maß der Durchführung der Verbandsaufgaben innerhalb der von der Aufsichtsbehörde, Kleinschifferkammer und Hauptversammlung gezogenen Grenzen und der von diesen erteilten Richtlinien. „Der Vorsitzende hat den Verband zu einer Sitzung einzuberufen, so oft es die Belange des Verbandes erfordern oder wenn dies von einem Drittel der Mitglieder der Kleinschifferkammer oder von 5 Vorstandsmitgliedern unter Angabe von Zweck und Grund schriftlich beantragt wird. Er leitet die Sitzung. Der Vorstand ist bei Anwesenheit von 4 Mitgliedern beschlußfähig" (§ 9 der Satzung).

Im Namen des Vorstandes wird die Geschäftsführung tätig, die aus dem 1. und 2. Vorsitzenden, dem Stellvertreter für beide und dem Syndikus besteht. Ursprünglich umfaßte sie nur den Vorsitzenden und den Syndikus, die beide in Magdeburg tätig waren. In Hamburg, dem Hauptplatz der Elbeschiffahrt, hatte kein Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes seinen Sitz. Der Hamburger Platz erfordert aber zahlreiche Beschlüsse und die Wahrnehmung einer sehr großen Fülle von Versammlungen und Konferenzen, die außerdem eine ganz besondere spezielle Einarbeitung in das Hamburger Geschäft voraussetzen. Auf der anderen Seite stellen auch die Mittelelbe, das sächsische und das böhmische Geschäft sehr starke Anforderungen bei sorgfältiger Bearbeitung im Interesse der Kleinschiffer. Daher sind heute der I. Vorsitzende und der Syndikus in Magdeburg, der II. Vorsitzende in Hamburg und der stellvertretende Vorsitzende ohne bestimmten Sitz als Vorstandsmitglieder tätig. Mit Ausnahme des Stellvertreters werden alle Vorstandsmitglieder besoldet. Während die Vorsitzenden neben ihren speziell vorgeschriebenen Aufgaben die technisch-betriebswirtschaftlichen Arbeiten im Verband leisten, hat der Syndikus, dessen Bestellung der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedarf, die juristisch-volkswirtschaftlichen Belange des Verbandes zu vertreten. Mit Ausnahme des Syndikus' sind sowohl alle Vorstands-, als auch alle Kammermitglieder Pflichtmitglieder des Elbeschiffer-Betriebsverbandes.

IV. Die Zwangskartelle der Großschiffahrt.

1. Die Entstehung der Zwangskartelle.

Die Verhandlungen über die Bildung eines Kartells haben seit der Auflösung der „Elbeschiffahrts-Vereinigung von 1926" in der Elbegroßschiffahrt nicht mehr geruht. Das Zustandekommen eines Kartells scheiterte aber immer an der ablehnenden Einstellung der „Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt A.G.". Nachdem die Lage der Elbeschiffahrt von Jahr zu Jahr trostloser wurde, war die Gesellschaft

1930 bereit, einer Vereinigung beizutreten. Im September desselben Jahres einsetzende Besprechungen führten aber zu keinem Ergebnis, da man über Sonderforderungen der „Deutsch-Böhmischen" und verletzte Verhandlungsformen stolperte. Die Gesellschaft verlangte eine Beschränkung der Neubautätigkeit, sowie den Schutz ihrer Nestomitzer Salztransporte.

Die Banken, die auf Grund ihrer engen Verflechtung mit den Elbeschiffahrtsgesellschaften kein Interesse für einen weiteren Verfall des Frachtenmarktes und der finanziellen Lage der Gesellschaften hatten, die ferner die persönlichen Schwierigkeiten der Veständigung kannten, betrauten nach dem Mißerfolg der Verhandlungen eine unparteiische Persönlichkeit, einen Hamburger Bankier, mit den neuen Einzelverhandlungen. Diesem gelang es, wenn auch nicht ein endgültiges Kartell, so doch ein Kartellprovisorium Ende April 1931 zustande zu bringen, das die gesamte Großschiffahrt der Elbe und die Schiffseignergenossenschaft erfaßte. Das Abkommen sollte mit der Eindämmung der laufenden Betriebsverluste bei den Gesellschaften die friedliche Atmosphäre für die Weiterführung der Auseinandersetzungen für das endgültige Kartell schaffen.

Auf Grund des Provisoriums wurden die Frachtraten für die Berg- und Talfahrt auf der Elbe gemeinschaftlich geregelt und das Schiffahrtsgeschäft auf Tagesgeschäfte beschränkt. Der langfristige Abschluß von Transportverträgen war für die Zeit des Provisoriums untersagt. Das Provisorium zeigte den erwünschten Erfolg, die Frachten begannen durchschnittlich um 5 Pfg. pro 100 kg zu steigen. Ehe sich aber ein dauerhafter, erträglicher Frachtsatz und eine feste Grundlage für das eigentliche Kartell gebildet hatten, zerfiel das Provisorium durch Verweigerung der Zustimmung zur Verlängerung des Vertrages seitens einer der Kartellunternehmungen.

Das Jahr 1931 brachte innerhalb der Elbegroßschiffahrt neue Kartellverhandlungen, die nach Erlaß der Anpassungsverordnung unter Mitwirkung des Reichsverkehrsministeriums verstärkt weiter betrieben wurden. Am 19. Mai 1932 kam es zur freiwilligen Vereinbarung der „Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1932" und der „Elbe-Havel-Reedereien-Vereinigung von 1932". An demselben Tage wurde ein Abkommen zwischen den Vereinigungen und dem Elbeschiffer-Betriebsverband in Magdeburg unterzeichnet, nach dem in Zukunft bis zum 31. Dezember 1936 die Verteilung der gesamten Elbtonnage und des anfallenden Geschäftes geregelt wird.

Bis auf ein Großunternehmen traten alle in Frage kommenden Schiffahrtsgesellschaften den Reederei-Vereinigungen bei. Durch die Beitrittsverweigerung der Hamburger Reederei Behncke & Mewes mußte der ursprüngliche Gedanke, einen freiwilligen Zusammenschluß der gesamten Großschiffahrt der Elbe zu schaffen, fallen gelassen werden. Durch Verordnung vom 10. Juli 1932 wurden die bestehenden Vereinigungen unter Beibehaltung ihrer Namen zu Zwangskartellen erklärt und ihre Abkommen als Satzungen übernommen. Trotz Erlaß dieser Verordnung betrachtete sich die Firma Behncke & Mewes weiterhin als Nichtmitglied des Kartells, als Außenseiter. Sie beachtete

auch nicht das Bestehen des Elbeschiffer-Betriebsverbandes, der ausschließlich gesetzlich befugt ist, dem einzelnen Kleinschiffer die Beschäftigung bei den großen Gesellschaften zu vermitteln, sondern beschäftigte vielmehr Kleinschiffer dieses Verbandes außer der Reihe. Eine Klage der „Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1932" gegen den Hamburger Außenseiter zwecks Erfüllung seiner Kartellpflichten mußte aus formaljuristischen Gründen abgewiesen werden und zwar deshalb, weil der Vereinigung die erforderliche Rechts- und Parteifähigkeit fehlte[21]). Das Zwangskartell war weder eingetragener Verein, noch besaß es kraft staatlicher Verleihung die Rechtsfähigkeit. Durch Verordnung vom 10. September 1932 wurden daher die Kartelle zu Körperschaften des öffentlichen Rechts erklärt.

Die „Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1932" besteht aus der[22]):

1. „Elbe-Reedereien-Vereinigung zu Berg", Hamburg.
   Zu ihr gehören folgende Schiffahrtsunternehmungen:
   Behncke & Mewes, Hamburg,
   Hermann Bestmann, Hamburg,
   Deutsche Binnenschiffahrt G. m. b. H., Hamburg,
   „Elbe" Dampfschiffahrts-A.G., Hamburg,
   Motorschiffs-Reederei „Oder" G. m. b. H., Hamburg,
   Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt-A.G., Dresden,
   Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt-A.G., Hamburg,
   Schleppdampfer-Genossenschaft Hamburg-Berlin e. G. m. b. H., Hamburg,
   Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G., Hamburg,
2. „Elbe-Reedereien-Vereinigung zu Tal", Dresden.
   Zu ihr gehören:
   Behncke & Mewes, Hamburg,
   Elbe Dampfschiffahrts-A.G., Hamburg, einschl. Schiffseigner. — Genossenschaft für Binnenschiffahrtsbetrieb e. G. m. b. H., Hamburg,
   Hermann Loesche, Magdeburg,
   Motorschiffs-Reederei „Oder" G. m. b. H., Hamburg,
   Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt-A.G., Dresden,
   Neue Norddeutsche- und Vereinigte Elbeschiffahrt-A.G., Hamburg,
   Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G., Hamburg,
   Transportgenossenschaft e. G. m. b. H. zu Berlin, Hamburg-Berlin, Oskar Wanckel, Schönebeck,

Zu der „Elbe-Havel-Reedereien-Vereinigung" mit dem Sitz in Hamburg gehören:

Behncke & Mewes, Hamburg,
Hermann Bestmann, Hamburg,
Deutsche Binnenschiffahrt G.m.b.H., Hamburg,
„Elbe" Dampfschiffahrts-A.G., Hamburg,
Hamburg-Berliner Motor-Eilschiffahrt G.m.b.H., Hamburg,
Motorschiffahrts-Reederei „Oder" G. m. b. H., Hamburg,

---

[21]) Vgl. „Das Elbeschiff", 3. Jahrg. 1932, Heft 12, S. 155 ff.
[22]) „Der Schiffsfrachtendienst", 10. Jahrg. 1932, Heft 31, S. 4.

Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt-A.G., Hamburg,
Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt-A.G. und Rothenbücher, Maaß & Lüdicke G.m.b.H., Berlin,
Schleppdampfer-Genossenschaft Hamburg-Berlin e. G. m. b. H., Hamburg,
Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G., Hamburg,
Transportgenossenschaft e. G. m. b. H. zu Berlin, Berlin-Hamburg.

2. Das Wesen der Zwangskartelle.

Ähnlich wie der Elbeschiffer-Betriebsverband sind die Zwangskartelle Körperschaften des öffentlichen Rechts. Sämtliche Unternehmungen, die die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zugehörigkeit erfüllen, gehören den Vereinigungen kraft staatlichen Hoheitsaktes als Mitglied an. Die Kartelle erfüllen die ihnen ausdrücklich vom Staate, durch die Übernahme der früheren Abkommen als Satzungen der Vereinigungen, gesetzten Aufgaben mit dem Rechte, zu ihrer Durchführung Zwangsmittel anzuwenden. Ihre öffentlich-rechtlichen Befugnisse offenbaren sich weiterhin in dem Recht der Eintreibung von Vertragstrafen in derselben Weise, wie der Staat seine Abgaben einzieht.

Mitglied der Kartelle sind alle Elbeschiffahrts-Unternehmungen, „bei denen die Voraussetzungen für die Zugehörigkeit zu einem Schifferbetriebsverband nicht vorliegen" und die auf der Elbe oberhalb Hamburg und zwischen Elbe und Havel die Güterbeförderung für andere ausüben. Es handelt sich also um Unternehmungen, die in der Regel mehr als 3 Schiffe verwenden, eine kaufmännische Organisation besitzen und gewerbsmäßig Güter für andere befördern. Werkschiffahrt betreibende Unternehmungen, d. h. im Eigentum industrieller Werke stehende und für deren Produktion ausschließlich tätige Schiffahrtsbetriebe gehören den Vereinigungen nicht an; sie werden aber automatisch Mitglied der Kartelle, wenn ihre sonst zur Werkschiffahrt verwendeten Schiffe Güter für andere befördern.

In den Zwangskartellen ist nicht nur die Großschiffahrt restlos zusammengeschlossen, sondern darüber hinaus sind auch alle diejenigen Unternehmungen erfaßt worden, die auf Grund ihrer Betriebsstruktur eine Mittelstellung zwischen Klein- und Großschiffahrt einnehmen. In den früheren freiwilligen Kartellen der Elbe-Großschiffahrt waren dagegen in der Regel nur einige Unternehmungen der Großschiffahrt vereinigt, die nur bei äußerst geschickter Leitung längere Zeit beisammengehalten werden konnten. Während früher die Gesellschaften sich häufig nur zu einem Teilkartell zusammenfanden, indem z. B. Vereinbarungen nur für den Talverkehr getroffen wurden, während zu gleicher Zeit im Berggeschäft der uneingeschränkte Wettbewerb fortbestand, regeln heute die Kartelle nicht nur das Berg- und Tal-, sondern auch das Elbe-Havel-Geschäft. Sie erfassen damit den gesamten Verkehr der Großschiffahrt im Stromgebiet der Elbe.

Die Mitglieder der Kartelle haben ihre Selbständigkeit erhalten. Sie schließen die Geschäfte im eigenen Namen und für eigene Rechnung ab und verkehren direkt mit der Kundschaft. Dadurch wird ein enges Einvernehmen mit den Verladern sichergestellt und ihnen die Möglich-

keit gegeben, die Gesellschaft auszuwählen, die ihren Wünschen am besten gerecht wird. Den einzelnen Gesellschaften ist ferner in den Kartellverträgen der Kundenschutz für ihre 1933 regelmäßig gehabten Kunden zugesichert. Bei allen von den einzelnen Mitgliedern geschlossenen Geschäften bilden deren Verfrachtungs- und Schleppbedingungen die Grundlage für den Geschäftsabschluß.

3. Der Aufgabenkreis der Zwangskartelle.

Die Vereinigungen bezwecken[23]):

a) das Fracht- u. Schleppgeschäft nach gemeinsamen, festzusetzenden Richtlinien zu betreiben;
b) die sämtlichen Spezialverkehre der Mitglieder auch auf anderen Stromgebieten gegenseitig zu schützen;
c) bei Abwicklung des Betriebes sich gegenseitig förderlich zu sein, wobei besonders danach getrachtet werden soll, daß die Mitglieder ihre Verkehre in bisherigem Umfange und unter wirtschaftlicher Ausnutzung der Schleppkraft aufrechterhalten können, soweit dies die Güterdecke gestattet.

Ferner haben sich die Kartelle die Aufgabe gestellt, in allen für die Elbeschiffahrt lebenswichtigen Fragen, insbesondere Verfrachtungs- und Schleppbedingungen und Lohnangelegenheiten, übereinstimmend zu handeln.

Den Kartellmitgliedern ist die Verpflichtung auferlegt, fremden Schiffspark, d. h. Schiffe des Elbeschiffer-Betriebsverbandes, zu beschäftigen. Sie haben entsprechend ihrer Durchschnittsquote an den Gesamtleistungen und im Verhältnis ihres eigenen Schiffsparkes zum gesamten Schiffspark ihren Bedarf an fremden Betriebsmitteln ausschließlich dem Betriebsverband zu entnehmen. Die Erfüllung der Abnahmeverpflichtung erfolgt laufend.

Die Kartelle verbieten ferner ihren Mitgliedern die Vergrößerung ihrer Flotten. Verboten sind Neubauten oder Pachtung oder Charterung von ausländischen Schiffen. Ebenso sollen alle Ersatzbauten für abgewrackte oder abgängige Fahrzeuge möglichst vermieden werden. Nur Ersatzbauten für durch Havarie ausscheidende Schiffe sind zulässig.

4. Der innere Aufbau der Zwangskartelle.

Innerhalb der Kartelle sind diejenigen Unternehmungen, die einen Expreß- und Eilschiffsverkehr betreiben, für diese Dienste zu Sondergruppen zusammengeschlossen. Für den übrigen Schlepp- und Frachtverkehr hat man Gruppen gebildet, die den Elbe- bzw. Elbe-Havel-Verkehr in bestimmte Abschnitte zerlegen. Mitglieder der Gruppen sind diejenigen Unternehmungen, die in den entsprechenden Stromabschnitten Schiffahrt treiben. In der Elbe-Reederei-Vereinigung 1932 gehören z. B.:

---

[23]) Deutscher Reichs- und Preußischer Staatsanzeiger 1932, Nr. 126.

zur Gruppe 1:
die Mitglieder, die einen Verkehr bis bzw. von einschließlich Torgau,
zur Gruppe 2:
die Mitglieder, die einen Verkehr bis bzw. von einschl. Landesgrenze Sachsen-Tschechoslowakei,
zur Gruppe 3:
die Mitglieder, die einen Verkehr nach bzw. von der Tschechoslowakei,
unterhalten.

Die Gruppen hat man zwecks Berechnung der Anteile an den Einnahmen und der Anteile an den Leistungen aufgestellt. Innerhalb einer jeden Gruppe werden die Einnahmen aus dem Fracht-, Schlepp- und Lagergeschäft als ein in sich geschlossenes Ganzes zusammengefaßt und unter die Mitglieder der betreffenden Gruppen quotenmäßig aufgeteilt. Die Quoten bestimmten sich z. B. für die Gruppe I nach den Nettoeinnahmen der Jahre 1930—31, für die Gruppen 2 und 3 nach den Nettoeinnahmen der Jahre 1920—30 und 31, wobei die Einnahmen aus dem Schlepp- und aus dem Frachtgeschäft getrennt ermittelt werden. Entsprechend werden die tonnenkilometrischen Leistungsquoten getrennt für den Frachtverkehr und für den Schleppbetrieb errechnet.

Den von den Kartellen eingerichteten Abrechnungsstellen in Hamburg, Dresden und Berlin sind täglich die tonnenkilometrischen Leistungen mitzuteilen. Der Ausgleich erfolgt durch Gestellung von Frachtraum bzw. Schleppkraft, der im Frachtgeschäft prompt, im Schleppgeschäft innerhalb der nächsten 3 Werktage erfolgen muß. Denselben Abrechnungsstellen hat ferner jedes Unternehmen seine Einnahmen nach Ablauf einer Zeitspanne von 10 Tagen aufzugeben und den Ausgleich innerhalb der darauf folgenden 10 Tagen in bar vorzunehmen. Bisher hängt der Ausgleich von Einnahmen und Leistungen der im Plus befindlichen Mitglieder noch völlig in der Schwebe. Dabei handelt es sich teilweise um gewaltige Beträge, die die im Minus befindlichen Mitglieder zu verlangen haben. Dieser Zustand ist z. T. dadurch eingetreten, daß einzelne Mitglieder in der Erwartung, daß die Kartelle vorzeitig auseinanderbrechen würden, ohne Rücksicht auf ihre Quoten Güter geworben und gefahren haben.

Die an den hauptsächlichsten Orten der Elbe aus Mitgliedern der Kartelle errichteten Tarifausschüsse setzen die Frachten, Schlepplöhne und Bedingungen, ferner die der Errechnung der Einnahme zugrunde zu legenden Frachten und Schlepplohnsätze, sowie die an die Spediteure zu bezahlenden Provisionen fest. Außerdem vereinbaren sie mit dem Elbeschiffer - Betriebsverband die Anteilfrachten, Schlepplöhne und Motorschiffsfrachten.

Als Organe der Zwangskartelle fungieren der Vorsitzende, die Mitgliederversammlung und die unparteiische Kommission (Berufungskommission). Der Vorsitzende, der die Vereinigung gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten hat, wird von der Mitgliederversammlung gewählt. Zu ihr gehören sämtliche Mitglieder des Kartells, sie tritt

auf Antrag eines Mitgliedes zusammen, wobei jedes Mitglied eine Stimme hat. Alle Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Die Machtbefugnisse der unparteiischen Kommission, die aus 3 von der Mitgliederversammlung zu berufenden Personen besteht, sind besonders weitgehend. Ihre Entscheidungen über Meinungsverschiedenheiten unter den Mitgliedern sind endgültig und sofort vollstreckbar. Dadurch wird erreicht, daß Zwistigkeiten, die sich innerhalb der Kartelle ergeben, schnell aus der Welt geschafft werden. Der Reichsverkehrsminister besitzt lediglich das Bestätigungsrecht.

V. Das Zusammenwirken von Zwangskartellen und Elbeschiffer-Betriebsverband.

Entsprechend dem Ziel der Reichsregierung, Zusammenfassung der gesamten Güterschiffahrt auf der Elbe, genügte es nicht, daß die Kleinschiffahrt einerseits und die Großschiffahrt andererseits zusammengeschlossen wurden. Es mußte vielmehr die Zusammenfassung beider Gruppen zu einem einheitlichen Ganzen erfolgen. Seit dem 1. Juni 1932 bilden auf Grund eines besonderen Abkommens die Betriebsmittel der Reedereivereinigungen und des Elbeschiffer-Betriebsverbandes ein geschlossenes Ganzes. Im Interesse der Ausnutzung der wertvollen Betriebsorganisation und der Landanlagen der Gesellschaften, sowie um jede Schwerfälligkeit der neuen Organisation zu vermeiden, ist die Güterwerbung allein den Mitgliedern der Reederei-Vereinigungen vorbehalten. Nur sie dürfen mit den Verladern kontrahieren. Sie entnehmen ihren Bedarf an fremden Betriebsmitteln ausschließlich dem Elbeschiffer-Betriebsverband, der sich jeglicher eigenen Güterwerbung und geschäftlichen Betätigung enthält und weder selbst noch durch seine Mitglieder unmittelbar mit den Verladern an einem Elbeplatz oder an einem Platz außerhalb des Stromes Abschlüsse tätigt. Die Kleinschiffer, die damit praktisch sämtlich zu Vertragsschiffern der Gesellschaften geworden sind, können ihre Fahrzeuge nur durch die zuständigen, von dem Schiffer-Betriebsverband eingerichteten Meldestellen anbieten. Meldestellen befinden sich in Hamburg, Lübeck, Lüneburg, Wittenberge, Magdeburg, Aken, Riesa, Dresden und Aussig.

Die Beschäftigung von Kleinschiffer- und Gesellschaftsraum hat man so geregelt, daß die Kleinschiffahrt im Schleppkahnverkehr mit 58% beteiligt ist, während auf die Gesellschaften 42% entfallen. Nach diesem Schlüssel hat jede Gesellschaft das Beschäftigungsverhältnis von Eigenraum und Kleinschifferraum festzusetzen.

Die Motorschiffahrt, die man wegen ihrer besonderen Verhältnisse bisher nicht erfaßt hatte, konnte nach langwierigen Verhandlungen im März 1933 der Organisation eingegliedert werden. Das Abkommen sieht eine Dreiteilung der Motorschiffstypen entsprechend ihrer maschinellen Eigenarten vor. „Blitzschiffe", d. h. Schiffe, die bergwärts über 10 km in der Stunde fahren, werden dem Expreßverkehr, „mittelrassige Schiffe", d. s. solche, die über 8 km berg-

wärts in der Stunde fahren, werden dem Linieneilverkehr und alle übrigen Motorschiffe (sogenannte „lahme Enten") dem beschleunigten Motorschiffsverkehr zugerechnet. Die Expreßschiffahrt betreibenden „Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G." und „Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A.G.", deren Expreßverkehre bereits durch ein besonderes Abkommen vom 19. Mai 1932 geschützt waren, übernahmen von den Kleinschiffern 13 Blitzschiffe mit zusammen 5 426 t in Bewirtschaftung. Den beiden Gesellschaften fallen Sendungen unter 100 t zu. Ausgesprochene Stück- und Kaufmannsgüter sind wie Posten unter 100 t zu behandeln, auch wenn es im einzelnen größere Mengen sind. 53 „mittelrassige Schiffe" mit 16 479 t finden Beschäftigung durch die in der Eilschiffahrt tätigen Mitglieder der Kartelle. Die sogenannten „lahmen Enten" mit zusammen 30 000 t werden durch die Meldestellen des Schiffer-Betriebsverbandes erfaßt. Sie können aus den Meldestellen nur von den in den Reedereivereinigungen zusammengeschlossenen Gesellschaften für Motorschiffstransporte herangezogen werden. Zum Schutz der Kahnschiffahrt liegen die Frachten einen bestimmten Prozentsatz über „Anteilsfracht — Schlepplohn". Dadurch, daß die Motorschiffe der Kleinschiffer an dem Linieneilverkehr der Gesellschaften teilnehmen, ist die gerade von den schnellfahrenden Schiffen sehr stark in Anspruch genommene Quote des Betriebsverbandes zugunsten der Kahnschiffahrt entlastet worden.

Die Abwicklung des Betriebes in den Meldestellen wird durch eine Meldestellenordnung geregelt. Jeder zur Benutzung der Meldestelle Verpflichtete, d. h. „wer mit nicht mehr als 3 Binnenschiffen (Kähne, Motorkähne, Schlepper oder Güterdampfer) gewerbsmäßig Güter für andere befördert", hat eine Meldekarte erhalten, die mit Angaben über die Person des Schiffseigners sowie seines Fahrzeuges ausgefüllt ist. Meldetag und Nummer der Meldeliste werden jedesmal auf der Karte vermerkt, ebenso Tag und Nummer der Abgabeliste. Beladungszuweisung erfolgt nur auf Grund dieser Karte. Für die Zuweisung ist die Reihenfolge der Eintragung und die Eignung der Fahrzeuge maßgebend. Melden sich an einer Meldestelle mehrere Schiffer zur gleichen Zeit zum Eintragen in die Reihenfolgeliste, so werden die leer angekommenen Schiffe zuerst berücksichtigt. Erst dann folgen die an dem Platz der Meldestelle leerwerdenden Fahrzeuge. An Hand der Reihenfolgeliste werden die Transporte an die zu beschäftigenden Kleinschiffer, vorausgesetzt, daß ihre Fahrzeuge sich für die angebotene Ladung eignen, zu den festgesetzten Frachten vergeben. Die Meldekarte des beschäftigten Schiffers bleibt solange in der Meldestelle, bis er den unterzeichneten Schlußschein vorlegen kann. Erst dann erhält er seine Meldekarte abgestempelt mit der Nummer der Abgabeliste wieder ausgehändigt.

In der ersten Zeit der Zusammenarbeit hatten die Abrechnungsstellen der Reederei-Vereinigungen täglich dem Elbeschiffer-Betriebsverband in Magdeburg, sowie der örtlichen Meldestelle den Nachweis über die Verteilung von Ladungen zu führen und Schleppanweisungen zu geben. Die einzelne Gesellschaft forderte also selbst den not-

wendigen Fremdraum an. Dieses System der Güterverteilung führte dazu, daß die einzelne Gesellschaft Ladungen, die für sie kein großes Interesse hatten, z. B. zu Ausnahmefrachten hereingeholte Transporte, der betreffenden Meldestelle zur Ausführung an die Kleinschiffer überwies. Die feststehende Beschäftigungsquote der Kleinschiffer wurde dadurch zu einem hohen Prozentsatz mit Transporten ausgefüllt, die nur geringe Einnahmen für die Kleinschiffer erbrachten. Eine Besserung ihrer Lage konnte somit trotz Beschäftigung nicht eintreten. Durch die am 15. Mai 1933 errichteten Güterverteilungs- und Kontrollstellen ist dieser Mangel beseitigt und eine alte Forderung der Kleinschiffahrt erfüllt worden[24]). Die Güterverteilungsstellen verteilen alle anfallenden Güter und Schleppanhänge unter die Mitglieder der Reederei-Vereinigung selbst und zwischen Gesellschaften und Kleinschiffahrt und zwar so, daß für jede Art von Ladungen und für jede Art von Geschäften der vertraglich zugesicherte Anteil von Kleinschifferkähnen abgenommen wird. Frei von der Verteilung sind Stückgutsendungen und Teilpartien bis zu 50 t. Sonstige Güter sind von der Verteilung bis zu 150 t frei, wenn sie an den Ladestellen der Gesellschaften angeliefert werden. Eine Verteilung der für Eil- und Expreßschiffe bestimmten Güter erfolgt nicht.

Die weitere Aufgabe der neutralen Güterverteilungsstelle besteht in einer Überwachung des gesamten Meldestellenwesens und Kontrolle der Durchführung der Zuteilung und schließlich in der Abrechnung und dem Ausgleich mit dem Schiffer-Betriebsverband. Die Leitung der an den Hauptplätzen sich befindenden Stellen ist paritätisch.

Die bereits erwähnten Tarifausschüsse der Reedereivereinigungen regeln in Verbindung mit je einem Vertreter der Kahn-, Schlepp- oder Motorschiffahrt aus dem Elbeschiffer - Betriebsverband die Höhe der Anteilfrachten und Schlepplöhne; sowie der Frachten der Motorschiffe. Können sich die Vertragspartner nicht einigen, so tritt die in § 13 des Abkommens vorgesehene Berufungskommission in Funktion.

Während man im Talverkehr die Frachten nach festen Beträgen für 100 kg festsetzt, teilt man die Frachtsätze im Elbe-Bergverkehr seit dem Beschluß der Berufungskommission vom 9. März 1933 nach Prozentsätzen auf. Der auf die Kahnanteilfrachten, das Schleppen und die Generalunkosten im Verkehr nach der Mittelelbe, Sachsen und Böhmen entfallende prozentuale Anteil an den Gesamtfrachten beträgt[25]):

	Mittelelbe	Sachsen	Böhmen
Anteilfracht	42	36	32
Schlepplohn	48	54	58
Generalunkosten	10	10	10

unter der Annahme, daß die Anteilfrachten auf der Basis Magdeburg, Riesa und Laube aufgestellt werden. Die üblichen Stationszuschläge für Zwischenstationen werden von der Aufteilung nicht betroffen.

---

[24]) Vgl. „Das Elbeschiff", 4. Jahrg. 1933, Heft 5, S. 55.
[25]) „Das Elbeschiff", 4. Jahrg. 1933, Heft 6, S. 75.

Die Festsetzung der Anteilfrachten nach Hundertsätzen der Gesamtfracht festigt in stärkstem Maße das Vertrauen zwischen Betriebsverband und Reederei-Vereinigung und bringt den Willen der Kleinschiffahrt zum Ausdruck, in Schicksalsgemeinschaft zu den Gesellschaften zu stehen. Denn das neue Verfahren bedeutet praktisch, daß sich Kleinschiffer und Gesellschaften quotenmäßig alle Geschäfte, d. h. gute und schlechte, teilen. Den Gesellschaften als den Frachtenwerbern der Organisation bietet das neue Verfahren die Möglichkeit, Transportgeschäfte mit dem Ziel größtmöglicher Beschäftigung der Gesamttonnage der Organisation zu schließen.

Um den Zweck der Einheitsorganisation der Elbeschiffahrt, eine gerechte Ladungsverteilung für die Gesellschaften und die Kleinschiffahrt herbeizuführen, zu erreichen, wurden alle Verschiffungskontrakte, die außerhalb der Regelung durch die später darzustellenden Frachtenausschüsse standen, für nichtig erklärt. Neben der Vertragsfreiheit wurde auch die Freizügigkeit in den Gebieten der Einheitsorganisation stark beschränkt. Jeder Führer eines Schiffes in diesen Gebieten muß einen Ausweis bei sich führen, der polizeilicher Kontrolle unterliegt. Schiffe tschechoslowakischer Flagge bedürfen, da sie nicht der Organisation angehören, keiner Ausweise.

Für die Mitglieder der Reederei-Vereinigungen gilt der Dauerausweis, der neben den zur Identifizierung des Schiffes erforderlichen Angaben zum Ausdruck bringt, daß der Schiffseigentümer Mitglied der entsprechenden Vereinigung ist. Fahrzeugen kleinerer Gesellschaften, die nicht unmittelbar Mitglied einer Reederei-Vereinigung sind, sondern die sich einer solchen Mitgliedsfirma angeschlossen haben, wird der Dauerausweis in der Form erteilt, „. . . . ist Mitglied der Reederei-Vereinigung durch Anschluß an die Reederei . . .". Der Dauerausweis kann durch die Berufungskommission der Vereinigung entzogen werden, wenn sich das Mitglied nicht an die Bestimmungen des Kartells hält.

Die Mitglieder des Elbeschiffer-Betriebsverbandes führen einen Reiseausweis bei sich. Als Reiseausweis gilt die Meldekarte in Verbindung mit dem Frachtvertrag. Beide erhalten für die angetretene Reise den Stempel der Meldestelle, von der aus die Fahrt begonnen worden ist und müssen übereinstimmend mit der Nummer der Melde- und Abgabeliste, Datum und Unterschrift des Meldestellenleiters versehen sein. Der Ausweis des Kleinschiffers erneuert sich im Gegensatz zum Dauerausweis mit jeder einzelnen Fahrt.

Um eine Stetigkeit der Verfrachtungsverhältnisse und die Erhaltung eines angemessenen Frachtenniveaus in den Gebieten der Organisation zu unterstützen, wird die Vermehrung des vorhandenen Kontingents an Frachtraum und Schleppkraft auf der Elbe von der Genehmigung des Oberpräsidenten in Magdeburg abhängig gemacht[26]).

Mit Ausnahme der Stromgebiete der Oder und der Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder dürfen aus anderen Stromgebieten und aus der Seeschiffahrt ohne Genehmigung keine Schiffe auf der Elbe verkehren.

---

[26]) Deutscher Reichs- u. Preußischer Staatsanzeiger, Berlin 1932, Nr. 128.

Auch der Wechselverkehr mit den märkischen Wasserstraßen und der Oder ist stark eingeschränkt worden. Die in diesen Gebieten beheimateten Fahrzeuge dürfen Ladung nur nach einem Elbeplatz bringen und umgekehrt nur einen Transport nach einem Platz außerhalb des Stromgebietes der Elbe übernehmen. Dagegen ist ihnen verboten, eine Reise auszuführen, die auf der Elbe beginnt und darauf endet. Durch die künstliche Zerlegung eines verkehrstechnisch und auch verkehrswirtschaftlich einheitlichen Wasserstraßensystems, wie es die Elbe, die märkischen Wasserstraßen und die Oder bilden, in verschiedene für sich selbständige Wasserstraßen wurde in die bisherige Freizügigkeit der Elbeschiffahrt scharf eingegriffen und zahlreiche, Jahrzehnte alte Verkehrsbeziehungen zerschnitten.

Neu-, Reparatur-, Ersatz- und Verbesserungsbauten an Fahrzeugen bedürfen ebenfalls der Genehmigung des Oberpräsidenten. Es soll damit erreicht werden, daß für die Zukunft, auch bei Besserung der Lage der Elbeschiffahrt, eine planlose Vermehrung des Schiffsraumes, wie sie nach dem Kriege auf der Elbe zu beobachten war, unterbleibt. Ferner soll das zahlreich vorhandene überaltete Schiffsmaterial, dessen Erhaltung für den Betriebsinhaber selbst unwirtschaftlich und der Elbeschiffahrt im ganzen schädlich ist, dadurch allmählich aus dem Verkehr gezogen werden. Unterstützt wird diese Maßnahme durch das Verbot von Neubauten, das sowohl die Reederei-Vereinigungen als auch der Elbeschiffer-Betriebsverband ihren Mitgliedern auferlegt haben.

VI. Die Frachtenausschüsse an der Elbe.

1. Entstehung und Wesen der Frachtenausschüsse.

Die Frachtenausschüsse bilden das letzte Glied innerhalb der Zwangsorganisation der Elbeschiffahrt. Sie finden in der „Verordnung zur Errichtung von Frachtenausschüssen vom 23. März 1932" ihre gesetzliche Verankerung. Im Gebiet der Elbe wurden Frachtenausschüsse in Magdeburg, Dresden und Hamburg, sowie in Lübeck errichtet. Im einzelnen sind die Frachtenausschüsse zuständig[27]):

Hamburg	für die Elbe von oberhalb der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis Wittenberge einschließlich, für die Störwasserstraße, für die Elbe-Wasserstraße von der Mündung bis Lübz einschließlich.
Magdeburg	für die Elbe von Wittenberge ausschließlich bis Torgau einschließlich.
Dresden	für die übrige Elbe
Lübeck	für die lübeckischen Wasserstraßen und den Elbe-Trave-Kanal ausschließlich Lauenburg.

Ebenso wie der „Betriebsverband auf der Elbe" wurden Frachtenausschüsse bereits während des Krieges unter Mitwirkung der

[27]) Vgl. Deutscher Reichs- und Preußischer Staatsanzeiger 1932, Nr. 202.

Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens auf der Elbe gebildet[28]). Es sollten damit verhandlungsfähige Körperschaften geschaffen werden, mit denen sowohl für vom Reich zu vergebende Transporte (Kriegswirtschaftliche Rohstoffe, Heeresgut und Lebensmittel), als auch für Transporte des allgemeinen Güterverkehrs bestimmte Frachtsätze vereinbart werden konnten. Sie setzten die Gesamtfrachten, Anteilfrachten und Schlepplöhne fest und verteilten die anfallenden Güter unter den Schiffahrttreibenden. Mit Beendigung der Zwangswirtschaft nach dem Krieg verschwanden diese Gründungen auf der Elbe. Als der Zusammenbruch der Frachten und der zersetzende wilde Konkurrenzkampf in der Elbeschiffahrt nicht mehr aufzuhalten war, erschien zwangsweise Festsetzung der Beförderungsentgelte in Verbindung mit einer planmäßigen Verteilung des Ladungs- und Schleppgutes notwendig. Diesem Zweck dient die gleichzeitig mit der „Verordnung zur Errichtung von Schiffer-Betriebsverbänden" erlassene Durchführungsverordnung zur Anpassungsverordnung.

Die Frachtenausschüsse sind behördliche Organisationen, denen in erster Linie die Beobachtung der Zusammenarbeit zwischen Schiffahrts- und Verladerkreisen zukommt. Damit unterscheiden sie sich stark von den bereits dargestellten Tarifausschüssen, die reine Abwicklungsstellen der kartellmäßigen Zusammenarbeit der verschiedenen Elbeschiffahrtsgruppen auf Grund privater Initiative verkörpern. Die Frachtenausschüsse sind als eine höhere Instanz der Tarifausschüsse aufzufassen, vor der sämtliche Angelegenheiten zur Verhandlung kommen, die in der fortlaufenden Arbeit der Tarifausschüsse ungenügend oder so geregelt werden, daß eine Schädigung der Verladerkreise darin erblickt wird. Die sich aus den Vertretern der Klein- und Großschiffahrt der Elbe einerseits und aus denen der Verlader und Spediteure andererseits zusammensetzenden Frachtenausschüsse bieten die Gewähr, daß ein gesunder Ausgleich der verschiedenen Interessen der Verkehrsbeteiligten erfolgt.

Rechtlich gesehen, bilden die Frachtenausschüsse von der Regierung eingesetzte Gutachtergremien[29]). Die durch Bestätigung der Aufsichtsbehörde zu staatlichen Hoheitsakten werdenden Beschlüsse gelten im Gebiet der deutschen Elbe zwangsweise für und gegen alle am Verkehr Beteiligten. Die Nichtbefolgung eines von der Aufsichtsbehörde bestätigten und veröffentlichten Beschlusses stellt ein Vergehen dar, das mit Geldstrafe geahndet wird. Auch ist ein Einschreiten durch polizeiliche Kontrollorgane möglich.

2. Der Aufgabenkreis der Frachtenausschüsse.

Die Frachtenausschüsse sind „ermächtigt, Mindest- und Höchstentgelte im Binnenschiffahrtsverkehr (Beförderungspreise, Anteilfrachten, Schlepplöhne, Maklerentgelte) festzusetzen, sowie die Verteilung des Frachtgutes und der Schleppgelegenheiten zu regeln". Diese

---

[28]) Näheres siehe Fischer, J.: Die Elbeschiffahrtsunternehmungen, Leipzig 1928, S. 72 ff.

[29]) Vgl. Schneider a. a. O. S. 35.

im § 4 der Verordnung niedergelegte Bestimmung stellt nur eine Ermächtigung, nicht einen Zwang zur Durchführung der Regelungen dar. So wird z. B. auf der Elbe durch das Zusammenwirken von Reederei-Vereinigungen und Elbeschiffer-Betriebsverband die Beschäftigung der Flotte, wie dargestellt wurde, bereits geregelt.

Die Festsetzung der Entgelte durch die Frachtenausschüsse stellt erst das richtige Arbeiten der Kartelle und des Schiffer-Betriebsverbandes sicher. Die von den angeführten Kreisen in den Tarifausschüssen vereinbarten Frachten erlangen nunmehr durch Beschluß in den Frachtenausschüssen und durch Veröffentlichung des Beschlusses in Form von Mindest- und Höchstentgelten allgemein verbindliche Geltung, so daß auch Makler und Spediteure an sie gebunden werden.

Für die Festsetzung sind den Frachtenausschüssen keine Richtlinien gegeben. Im Interesse einer schnellen Anpassung an Änderungen der Verkehrslage müssen die Frachtenausschüsse in Organisation und Funktion sehr elastisch sein. Nach den Geschäftsordnungen der Frachtenausschüsse auf der Elbe werden die gefaßten Beschlüsse nach erfolgter Bestätigung durch die Aufsichtsbehörden umgehend den Mitgliedern der Frachtenausschüsse schriftlich mitgeteilt. Außerdem erfolgt sofortige Veröffentlichung im Reichsanzeiger, so daß sie von den in Frage kommenden Interessenten sofort angewandt werden können und sich niemand auf Nichtwissen berufen kann.

Durch die Kontrollverordnung vom 25. Juli 1932 wurde der Aufgabenkreis der Frachtenausschüsse wesentlich erweitert. Um zu verhindern, daß andere Entgelte für Beförderungsleistungen bezahlt werden, als die Frachtenausschüsse festgesetzt haben, wurde ihnen die Kontrolle aller Beförderungsverträge zugestanden. Als Verträge kommen nicht nur schriftlich abgeschlossene, sondern auch mündliche in Betracht. Die Parteien haben dann ihre Vereinbarungen verantwortlich bekannt zu geben.

Alle Verträge, die eine Güterbeförderung mit Kähnen, Motorschiffen, Schleppern oder Güterdampfern bezweckten oder die Ermietung solcher Schiffe zum Gegenstand hatten, mußten den Frachtausschüssen bis zum 5. September 1932 vorgelegt werden. Voraussetzung war, daß die Verträge, zu denen auch Zeitcharter-, Miet- und Bewirtschaftungsverträge gehörten, nach dem 23. Dezember 1931 und vor dem 5. August 1932, dem Inkrafttreten der Verordnung, geschlossen worden waren. Die Frachtenausschüsse entschieden über die Gültigkeit der Verträge.

Künftige Verträge ähnlicher Art, die in Zuwiderhandlung gegen Beschlüsse der Frachtenausschüsse, die von der Aufsichtsbehörde bestätigt sind, geschlossen werden, sind kraft Gesetzes nichtig und bedürfen keiner Ungültigkeitserklärung und keines Eingreifens der Frachtenausschüsse mehr. Jeder Interessierte kann sich auf die Nichtigkeit berufen. Es kann aber auch die Möglichkeit eintreten, daß Verträge, die zur Zeit noch gültig sind, auf Grund erst noch zu fassender Beschlüsse der Frachtenausschüsse Zuwiderhandlungen darstellen, und damit nichtig werden. Es ist Sache der Frachtenausschüsse, die die

Vorlage grundsätzlich jedes Beförderungsvertrages verlangen können, zu entscheiden, ob der Vertrag den Bestimmungen unterliegt oder nicht.

3. Der innere Aufbau der Frachtenausschüsse.

Wie bereits angedeutet wurde, werden in die Frachtenausschüsse Vertreter der Klein- und Großschiffahrt und Vertreter der Verlader und Spediteure berufen. Die Berufung erfolgt durch die Aufsichtsbehörden unter Anhörung der zuständigen örtlichen Berufsverbände der Schiffahrt, aber nicht unter ihrem bestimmenden Einfluß, da wichtige Beteiligte den Verbänden aus Gründen fern stehen können, die für die berufene Behörde nicht maßgebend sind. Für Mitglieder aus Verlader und Spediteurkreisen werden in der Regel die Handelskammern des betreffenden Gebietes, in dem sich der Frachtenausschuß befindet, um Vorschläge ersucht. Als Vertreter der Kleinschiffahrt gelagert. Personen genommen, die deren spezielles Interesse wahrnehmen, das auf dem Gebiet auskömmlicher Frachtsätze zur Deckung ihrer Selbstkosten liegt. Ähnlich sind die Interessen der Großschiffahrt gelagert. Bei den Verladern als Konsumentenvertretern überwiegt das Interesse an billigen Frachten; ähnlich liegt wieder das Interesse der Spediteure, welche für die Verladerschaft tätig sind, aber mit der Schiffahrt in unmittelbarer Verbindung stehen.

Diese Mischung von Vertretern verschieden interessierter Wirtschaftskreise soll mit Hilfe der Vermittlertätigkeit der Aufsichtsbehörde den Ausgleich bei Frachtsfestsetzungen und Ladungsverteilung im Frachtenausschuß finden.

Um die beiden Postulate möglichst billiger Fracht und Erhaltung einer leistungsfähigen Elbeschiffahrt miteinander auszugleichen, sind bei der Anzahl der Berufungen die Gruppen der reinen Schiffahrt einerseits und die der Verbraucher andererseits gleichmäßig berücksichtigt worden. So verteilen sich z. B. in dem Frachtenausschuß Magdeburg die 16 Mitglieder und in dem Frachtenausschuß Hamburg die 12 Mitglieder gleichmäßig auf die 4 Interessentengruppen, wobei in Hamburg die Kleinschiffer durch je einen Kahn-, Motorschiff- und Schleppdampferbesitzer vertreten werden[30]). Nicht nur bei den Berufungen, sondern auch bei den Abstimmungen, Wahlen und bei Heranziehung der einzelnen Mitglieder des Frachtenausschusses zu ihren Funktionen wird dieser Grundsatz der Parität gewahrt. So heißt es in der Geschäftsordnung des Frachtenausschusses Magdeburg: „bei der Abstimmung soll die Parität in der Stimmenzahl zwischen den beiden Schiffahrtsgruppen einerseits und den Verladern und Spediteuren andererseits stets gewahrt werden. Sind in einer Versammlung auf Seiten der Schiffer mehr Mitglieder vertreten als auf Seiten der Verlader und Spediteure oder umgekehrt, müssen sich soviel Vertreter, wie die eine Seite stärker ist als die andere, bei der Abstimmung ihres Stimmrechts enthalten. Kommt über die Vertreter, die nicht abstimmen sollen, eine Einigung nicht zustande, so entscheidet das Los“[31]).

---

[30]) Vgl. Geschäftsordnungen der Frachtenausschüsse Magdeburg und Hamburg, abgedruckt bei Schneider, J., a. a. O. S. 50 ff.

[31]) ebenda S. 51.

Organe des Frachtenausschusses sind in der Regel die Mitgliederversammlung und der Vorstand.

Der Vorstand, der aus dem Vorsitzenden und einigen stellvertretenden Vorsitzenden besteht, und in dem jeder der 4 Interessentengruppen vertreten ist, wird von den Mitgliedern des Frachtenausschusses gewählt. Dem Vorsitzenden obliegt die Geschäftsführung des Frachtenausschusses, insbesondere hat er die Vorlegung der geschlossenen Verträge zu verlangen. Er eröffnet, leitet und schließt ferner die nichtöffentlichen Verhandlungen des Frachtenausschusses.

Die Mitgliederversammlung wird nach Ermessen des Vorstandes oder auf Verlangen der Aufsichtsbehörde oder eines Teils der Mitglieder des Frachtenausschusses durch Antrag beim Vorsitzenden einberufen.

Die Mitgliederversammlung stimmt namentlich ab und faßt ihre Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Sie ist beschlußfähig, wenn die Mehrheit der Mitglieder der Vertreter aus den 4 Interessentengruppen anwesend ist. Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Ist oder wird eine Mitgliederversammlung beschlußunfähig, so hat der Vorsitzende eine neue Versammlung mit der nicht zur Erledigung gekommenen Tagesordnung innerhalb von 5 Tagen einzuberufen.

Zu den Sitzungen können vom Vorsitzenden Sachverständige hinzugezogen werden, die kein Stimmrecht haben. „Sachverständige sind zu hören, wenn die betreffende Branche im Frachtausschuß selbst nicht sachkundig vertreten ist“ (§ 8 der Geschäftsordnung des Frachtenausschusses Hamburg).

Bei Meinungsverschiedenheiten unter den Vertretern der beteiligten Wirtschaftskreise vermittelt die Aufsichtsbehörde. Aufsichtsbehörde für den Frachtenausschuß Magdeburg ist der Oberpräsident in Magdeburg, für den Frachtenausschuß Dresden das sächsische Wirtschaftsministerium in Dresden, für den Frachtenausschuß Hamburg die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe in Hamburg und für den Frachtenausschuß Lübeck die Senatskommission für Handel und Schiffahrt in Lübeck. Eine Entscheidung durch die Aufsichtsbehörde findet nicht statt. Ihr Vertreter, der zu den Sitzungen der Frachtenausschüsse eingeladen wird, hat kein Stimmrecht bei den Festsetzungen und Regelungen der Frachtenausschüsse. Die bestimmende Mitwirkung der Aufsichtsbehörde erfolgt erst im Bestätigungsverfahren. Die Bestätigung kann bereits in den Sitzungen des Frachtenausschusses sofort nach Beschlußfassung erfolgen. Da die Aufsichtsbehörde allein zu entscheiden hat, so kann sie auch erteilte Bestätigungen nach ihrem Ermessen widerrufen.

Die Aufsichtsbehörde kann nach ihrem Ermessen Mitglieder des Frachtenausschusses abberufen und den Frachtenausschuß auflösen.

VII. Die Reform der Zwangsorganisation.

Die vom Statistischen Reichsamt veröffentlichten Frachtenindices für die einzelnen Stromgebiete beweisen, daß die vom Gesetzgeber be-

absichtigte Erhöhung und Stabilisierung der Frachten auf der Elbe tatsächlich eingetreten ist[32]):

		Vierteljahr 1932			
Frachtenindex für:	1913	I.	II.	III.	IV.
alle Wasserstraßen	100	85,7	78,6	78,5	86,6
Rheingebiet	100	84,9	76,7	73,1	78,1
Elbe-Odergebiet	100	81,6	77,1	84,7	101,9

Während der Frachtenindex aller Wasserstraßen und der des Rheingebietes in keinem Fall den Stand von 1913 erreichte, konnte der Frachtenindex im Elbe-Odergebiet im letzten Vierteljahr des Jahres 1932 sogar noch über den Stand von 1913 steigen. Noch überzeugender wird die bisherige Bewährung der Zwangsorganisation in der Elbeschiffahrt durch eine Tabelle der eingetretenen Frachtenbewegung bewiesen[33]):

		Gesamtfrachten in RPfg. je 100 kg nach:				Anteilfrachten in RPfg. je 100 kg nach:			
		Berlin	Magdeburg	Riesa	Laube	Berlin	Mittelelbe	Sachsen	Böhmen
1932	5. Januar	29	24	45	57	8	9	11	15
	5. Februar	31	22	43	56	8	6	10	16
	5. März	29	21	42	55	9	6	10	14
	5. April	29	18	38	50	9	5	9	14
	5. Mai	27	17	34	44	7	4	6	9
	6. Juni	32	25	48	62½	12	9	13	16
	5. Juli	35	25	48	62½	12	9	13	16
	5. August	37	18	37	46¼	13	6	8	10
	5. September	37	25	48	62½	13	9	13	16
	5. Oktober	38	35	63	81	14	15	20	25
	5. November	38	35	63	81	14	15	20	25
	5. Dezember	41	35	63	81	16	15	20	25
1933	5. Januar	41	35	63	81	16	15	20	25
	5. Februar	51	40	68	87	26	20	25	30
	4. März	41	35	63	81	16	15	20	25
	5. April	41	35	63	81	16	14,7	22,7	25,9
	5. Mai	41	35	63	81	16	14,7	22,7	25,9

Die Tabelle zeigt, daß die Organisation erst seit Herbst 1932 günstige Frachterfolge zu verzeichnen hat. Das hängt z. T. damit zusammen, daß erst im September 1932 die in schärfster Opposition zu den Kartellen stehende Reederei Behncke & Mewes, Hamburg, zum Beitritt gezwungen werden konnte. Seit der Beseitigung dieses bedeutenden Außenseiters und der Eingliederung der Motorschiffahrt in die Organisation lassen die einzelnen Verkehrsrichtungen höhere und äußerst stabile Frachtsätze erkennen.

[32]) Schulz-Kiesow a. a. O. S. 728.
[33]) Zusammengestellt aus: Schulz-Kiesow a. a. O. S. 728.

Besonders der Kleinschiffahrt ist die dargestellte Frachtenbewegung zugute gekommen, die Anteilsfrachten sind stärker als die Schlepplöhne gestiegen. In der Kleinschiffahrt ist man auch am meisten mit der geschaffenen Organisation zufrieden. Während sie früher infolge ihrer Zersplitterung in großer Zahl dem beschränkten Kreis der Massengutfrachtgeber gegenüberstand, so daß eine Tendenz zu einer schwächeren Position des Angebotes vorhanden sein mußte, fällt dieser Zustand durch die Zusammenfassung der Kleinschiffer im Elbeschiffer-Betriebsverband heute fort. Die Gefahr des Kampfes um die Ladung in den eigenen Reihen, der zur wechselseitigen Unterbietung der Frachtsätze führte, und sie soweit drückte, daß nicht einmal ein mittleres, die Selbstkosten durchschnittlich deckendes Frachtenniveau erzielt werden konnte, ist heute für den Kleinschiffer der Elbe gebannt. Andererseits ist aber zu berücksichtigen, daß durch den Fortfall der Jagd nach jeder Fracht dadurch, daß die Kleinschiffer zu Vertragsschiffern geworden sind und selbst keine Abschlüsse mehr tätigen dürfen, ihre volkswirtschaftlich so wichtige Ausgleichsfunktion auf dem Frachtenmarkt fortfällt. War das Geschäft an dem Platz, an dem sich der frachtsuchende Schiffer befand, gerade sehr schlecht, so ließ er sich häufig leer nach Böhmen und anderen Plätzen schleppen, in der Erwartung, dort vorteilhafte Frachten vorzufinden. Bei vorhandener Ladung konnte er sofort mit der Einladung beginnen und den Kahnraummangel des betreffenden Ladeplatzes verringern.

Wie früher dargestellt wurde, konnten in letzter Zeit die Motorschiffe der Kleinschiffahrt durch die Organisation erfaßt werden. Diese augenblickliche Regelung darf jedoch nicht zu einer Stabilisierung der Verhältnisse zwischen Kahn- und Motorschiffahrt und damit zu einer Unterbindung des technischen Fortschrittes führen. Die Verfeinerung des Güterverkehrs auf der Elbe ist immer noch in steter Zunahme begriffen. „Es muß daher dafür gesorgt werden, daß unter Vermeidung der Entstehung überschüssiger Tonnage die Verkehrsquoten der Motorschiffahrt unter gleichzeitiger Abwrackung von Kahntonnage auch in Zukunft“[34]) im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der mitteldeutschen Exportindustrie und des Hamburger Hafens erhöht werden.

Die Ausmerzung überflüssiger Kahntonnage, die gleichmäßig von der Klein- und Großschiffahrt vorzunehmen ist, muß baldigst im Interesse der Konkurrenzfähigkeit der Schiffahrt gegenüber der Bahn unter Vermeidung unwirtschaftlicher Frachten, die weder die Industrie noch der Hafen Hamburg ertragen können, durch die Vereinbarungen zwischen den Kartellen und dem Elbeschiffer - Betriebsverband vorgenommen werden. Sie bildet eine der wichtigsten Voraussetzungen für die dauernde Gesundung der Elbeschiffahrt.

Zu überlegen ist weiterhin, ob nicht die Wiedereinschaltung zuverlässiger Prokureure, die durch die Organisation ausgeschaltet sind, in das Schiffahrtsgeschäft angestrebt werden sollte, um die starre Festsetzung der Frachten durch die Frachtenausschüsse etwas elastischer

---

[34]) Schulz-Kiesow: Die Motorschiffahrt auf der Elbe, i/DVN. Deutsche Verkehrs-Nachrichten, 1933, Nr. 8, S. 2.

zu gestalten. Man könnte zu diesem Zweck die Frachtenausschüsse zu Schifferbörsen entwickeln, „welche den ganzen Markt dadurch auf sich konzentrieren, daß der Notierungszwang eingeführt wird. Dies in der Weise, daß keine Frachtenabschlüsse gültig sind, für die nicht ein Börsenschlußschein ausgestellt ist“[35]). Auf diese Weise würden die Makler wieder eingeschaltet werden.

Ein großer Teil der noch bestehenden Schwierigkeiten in der gegenwärtigen Zwangsorganisation der Elbeschiffahrt könnte durch die angeführten Reformvorschläge beseitigt werden. Voraussetzung für ein dauerndes gutes Funktionieren der Organisation und für die Gesundung der gesamten Elbeschiffahrt ist aber, daß bei allen Mitgliedern — sowohl bei der Klein- als auch bei der Großschiffahrt — der feste Wille besteht, in treuer Schicksalsgemeinschaft zusammenzustehen. Dann erübrigt sich auch ein völliger Neubau der Organisation, vielmehr ist das organisch Gewordene systematisch auszubauen.[36])

---

[35]) Schulz-Kiesow: Zur Kartellbildung auf der Elbe, i/Hansa, Deutsche Schiffahrtszeitung, Jahrg. 1932, Heft 6, S. 237.

[36]) Das ist während der Drucklegung der Arbeit in der „8. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. Juni 1933“ (RGBl. II, S. 317), Deutscher Reichs- und Preußischer Staatsanzeiger, Berlin 1934, Nr. 18, verwirklicht worden.

Die nach dieser Verordnung gebildete „Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934“, mit dem Sitz in Hamburg, hat die auf Seite 122 dieser Arbeit angeführten Vereinigungen in sich aufgenommen und darüber hinaus durch Einbeziehung der Befrachter ohne eigenen Schiffspark die Gesamtheit der an der gewerbsmäßigen Güterverfrachtung auf der Elbe beteiligten Kreise erfaßt.

Innerhalb der Vereinigung ist der frühere ungezügelte Wettbewerb der einzelnen Mitglieder gegeneinander beseitigt. Die gesamten Geschäfte werden unter die Mitglieder nach Maßgabe des Anteils, den sie in den Verkehrsgruppen haben, verteilt. Das Verhältnis des werbenden Mitgliedes zu seinem Kunden wird dadurch nicht berührt. Die Verteilung erfolgt durch die bekannten Güterverteilungsstellen. Der Verteilung der Geschäfte entspricht die Verteilung der Einnahmen mit Hilfe der ebenfalls bekannten Abrechnungsstellen. An der Aufteilung der Betriebsleistungen, d. h. dem eigentlichen Fahren und Schleppen, sind nur die Mitglieder beteiligt, die eigene Fahrzeuge besitzen. Die Genossenschaften und die Befrachter ohne eigenen Schiffspark führen grundsätzlich ihre sämtlichen Geschäfte durch die in dem „Elbeschiffer-Betriebsverband“ zusammengeschlossenen Kleinschiffer aus.

Die Vertragsbeziehungen zwischen den bisherigen Reedereien-Vereinigungen und dem „Elbeschiffer-Betriebsverband“ über die Beschäftigung der Kleinschiffer werden inhaltlich durch die neue Verordnung nicht berührt. Das bedeutet, daß nach wie vor alle Geschäfte über die Mitglieder der Vereinigung gehen, und daß die Kleinschiffer ihre Fracht- und Schleppaufträge ausschließlich durch diese zugeteilt erhalten.

Die amtlichen Frachtausschüsse bleiben bestehen und können auch weiterhin die wichtigsten Frachten festsetzen.

D. Die Interessenvertretung der Elbeschiffahrt.

I. Entwicklung und Aufbau der Interessenvertretung.

Für die Entwicklung der Interessenvertretung der Elbeschiffahrt sind die regionalen Schiffervereinigungen, die sich im Laufe der Zeit an der Elbe zur Wahrung der Schiffahrtsinteressen bildeten, von größter Bedeutung. Unter ihnen ist der 1846 gegründete „Konzessionierte Sächsische Schiffer-Verein" zu Dresden die älteste, heute noch als „Sächsischer Schiffahrtsverein" bestehende Vereinigung. Die größeren, an den wichtigsten Elbeplätzen ansässigen Schiffahrtsvereine führen in der Regel Kleinschiffer und Gesellschaften als Mitglieder, wobei die Stärke dieser beiden Gruppen verschieden ist. Im „Sächsischen Schiffahrtsverein" und im „Lauenburger Schifferverein" überwiegen beispielsweise die Kleinschiffer, im „Schiffahrtsverein Magdeburg" dagegen die Gesellschaften. Im „Elbe-Verein", Aussig, sind auch die übrigen Schiffahrtsinteressenten, Spediteure und Verlader, zahlreich mit vertreten.

Schon sehr früh gingen die Bestrebungen der verschiedenen regionalen Schiffervereine dahin, eine gemeinsame Interessenvertretung zu schaffen. In den ersten Satzungen des Konzessionierten Sächsischen Schiffervereins aus dem Jahre 1846 heißt es bereits: „Der Sächsische Schiffer-Verein ist eine freiwillige Vereinigung sächsischer Schiffer und Floßführer, eingegangen zu dem Zweck, durch übereinstimmendes Handeln der einzelnen Mitglieder und durch Ergreifung gemeinschaftlicher Maßnahmen das Gewerbe der Schiffahrt teils von innen heraus durch Verbesserung der bestehenden und durch Einführung zweckmäßiger neuer Einrichtungen zu heben, teils denselben ein Organ zu verleihen, durch welches das gesamte Gewerbe nach außen hin seine Interessen besser zu vertreten und sich größere Achtung zu verschaffen imstande sein möge". Aber erst im Jahre 1880, als sich der „Konzessionierte Sächsische Schiffer-Verein", der „Schiffahrtsverein Magdeburg" und der „Elbe-Verein Aussig" zur Besprechung in Dresden zusammen fanden, sind die ersten praktischen Ansätze einer organisierten Gemeinschaftsarbeit der Vereine festzustellen. Die Bestrebungen der drei Vereine, alljährlich eine zweimalige Delegierten-Konferenz abzuhalten, zwecks gemeinsamer Behandlung wichtiger Angelegenheiten der Elbe und gemeinsamer Vertretung gegenüber der Regierung, scheiterten nach einem nochmaligen Versuch im Jahre 1892.

Erst im Jahre 1916 gelang die Gründung einer zentralen Interessenvertretung in Gestalt der „Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffahrtsvereine" mit dem Sitz in Magdeburg durch folgende Vereinigungen:

Elbe-Verein Aussig,
Konzessionierter Sächsischer Schifferverein, Dresden,
Schiffahrtsverein Magdeburg,
Lauenburger Schifferverein, Lauenburg,
Hamburger Verein für Flußschiffahrt E. V., Hamburg,
Zentralausschuß der Privatschiffervereine an der Elbe, Magdeburg,

An Stelle des 1900 ins Leben gerufenen Zentralausschusses, der in der Vorkriegszeit wiederholt betriebliche Zusammenschlüsse der Elbekleinschiffer anregte[1]), trat 1923 der „Akener Schifferverein zu Aken". Dem Zentralausschuß gehörten folgende 12 Kleinschiffervereinigungen an[2]):

1. Schiffer-Fachgenossenschaft, Tetschen,
2. Schifferverein „Vorwärts", Mühlberg,
3. Schiffer-Fachverein Roßlau,
4. Schifferverein Aken,
5. Schifferverein Breitenhagen,
6. Schifferverein Groß- und Klein-Rosenberg,
7. Schifferverein Schönebeck und Umgebung,
8. Schifferverein „Hoffnung", Rogätz,
9. Schifferverein Kehnert und Umgebung,
10. Schiffseignerverein Bittkau,
11. Schifferverein, Grieben,
12. Schiffseignerverein Tangermünde.

Der Arbeitsgemeinschaft schlossen sich im Laufe der Jahre sämtliche größeren Elbeschiffahrtsgesellschaften an. Durch das Hinauswachsen der Vereinigung über ihre Grenzen wurde sie auf eine ganz andere Basis gestellt. Aus diesem Grunde wurde 1920 der Name in „Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt E. V." umgeändert. 1931 siedelte die Arbeitsgemeinschaft nach Hamburg, dem Zentrum der Elbeschiffahrt über. Gleichzeitig schloß sie mit dem „Arbeitgeberverband für die Elbeschiffahrt und verwandte Gewerbe E. V.", Hamburg, eine „Interessengemeinschaft der Elbeschiffahrt". Danach sind alle Mitglieder des Arbeitgeberverbandes ohne weiteres auch Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft, umgekehrt gehören die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft mit Ausnahme der Kleinschiffer-Organisationen und der Hafenfirmen zugleich auch zum Arbeitgeberverband.

Der Arbeitgeberverband ist 1908 unter der Bezeichnung „Gruppe Elbe, Moldau und Saale des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe E. V." gegründet worden. Er bezweckt den Zusammenschluß der im Schiffahrtsgewerbe tätigen oder ein der Schiffahrt verwandtes Gewerbe ausübenden Arbeitgeber im Stromgebiet der Elbe und deren anschließenden Wasserstraßen. Gegenwärtig sind 34 Firmen Mitglieder des Arbeitgeberverbandes. Der „Arbeitgeberverband für die Elbeschiffahrt" ist dem „Reichsarbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt und verwandter Gewerbe E. V.", Berlin,

---

[1]) Vgl. Pleißner a. a. O. S. 159 ff.
[2]) Vgl. Napp-Zinn: Deutsche Partikulierschiffahrt a. a. O. S. 148.

angeschlossen, der die gemeinsamen Interessen wahrnimmt, gemeinsame sozialpolitische Aufgaben der deutschen Binnenschiffahrt erfüllt und die angeschlossenen Verbände unterstützt.

Neben sämtlichen größeren Elbeschiffahrtsunternehmungen und dem Arbeitgeberverband gehören der „Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt E. V." gegenwärtig folgende Vereinigungen an[3]):

Elbe-Verein, Aussig,
Sächsischer Schiffahrts-Verein, Dresden,
Schifferfachverein Roßlau,
Akener Schifferverein, Aken,
Schiffsversicherungsverein, Aken,
Schiffahrtsverein, Magdeburg,
Elbe-Großschiffer-Vereinigung, Schönebeck,
Lauenburger Schiffer-Verein, Lauenburg,
Schifferfach-Verein, Groß-Rosenberg und Breitenhagen.

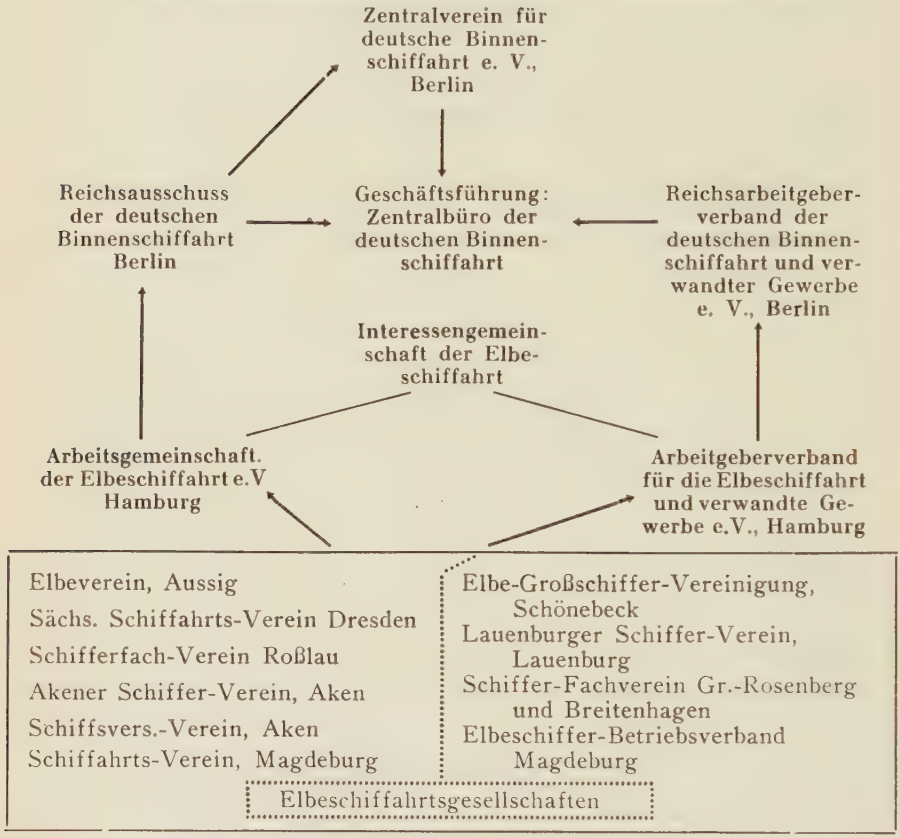
Der auf Grund des Notrechts der Binnenschiffahrt neugebildete „Elbe-Schiffer-Betriebsverband", Magdeburg ist als korporatives Mitglied sowohl der „Arbeitsgemeinschaft" als auch dem „Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt" und dem „Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt E. V.", Berlin, beigetreten[4]). Die „Arbeitsgemeinschaft" gehört bereits seit Jahren als Körperschaft beiden Vereinigungen an. Während der „Reichsausschuß" die umfassende wirtschaftspolitische Interessenvertretung der praktischen Binnenschiffahrt darstellt, dient der Zentralverein der Förderung und Hebung der deutschen Binnenschiffahrt[5]). Seine Hauptaufgabe ist, die Erkenntnis von dem volkswirtschaftlichen Wert und verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit eines gut ausgebauten leistungsfähigen Wasserstraßennetzes zu wecken und zu erstreben. Seit 1923 ist die Geschäftsführung des Zentralvereins mit der des Reichsausschusses und des Reichsarbeitgeberverbandes in dem „Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt" in Personalunion vereinigt.

Auf Grund der Darstellung ergibt sich folgendes Schema für den Aufbau der Interessenvertretung der Elbeschiffahrt:

---

[3]) Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet 1933, Dresden, S 241.
[4]) Vgl. „Das Elbeschiff", 4. Jahrg. 1933, Heft 5, S. 56.
[5]) Näheres siehe Schreiber, E.: Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt E. V., i / Wasserstraßenjahrbuch 1925/26, München, S. 173 ff.

Die Interessenvertretung der Elbeschiffahrt.



II. Der Aufgabenkreis der Interessenvertretung.

Die praktische Tätigkeit der Schiffahrtsvereine besteht darin, daß alle vorkommenden Angelegenheiten, die die Elbeschiffahrt betreffen, insbesondere auch gutachtliche Äußerungen gegenüber Behörden, gemeinsam besprochen und den betreffenden Stellen weitergeleitet werden. Besonders zu Fragen über Vermessung und Vergrößerung der Fahrzeuge, Wasserstandsberichte, Binnenschiffahrtsgesetz, Nachtruhe, Befähigungsnachweis, Strompolizeiverordnung, Statistik und Schifferschulen wird oft und eingehend Stellung genommen.

Bei dem Arbeitgeberverband für die Elbeschiffahrt liegt die Vertretung der Interessen seiner Mitglieder in allen sozialpolitischen und arbeitsrechtlichen Fragen im Rahmen der Aufgaben, des mit der Wahrnehmung der Interessen der Arbeitgeberschaft der deutschen Binnenschiffahrt betrauten „Reichsarbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt und verwandter Gewerbe E. V.". Zu seinem Arbeitsgebiet gehört daher in erster Linie der Abschluß von Tarifverträgen. Daneben unterrichtet der Arbeitgeberverband für die Elbeschiffahrt seine Mitglieder regelmäßig durch periodische Zuschriften über alles Wissenswerte auf sozialem, wirtschaftlichem und arbeitsrechtlichem Gebiet.

In den Tarifverträgen, die im Interesse einer ruhigen Fortentwicklung der Elbeschiffahrt langfristig geschlossen werden, finden beispielsweise Fragen über Arbeitszeit und Arbeitspause, Nacht- und Sonntagsruhe, Löhne, Überstunden und Entschädigung für entgangene Nachtruhe, Nebenarbeiten und über Bemannung der Fahrzeuge ihre Regelung. Wie in den übrigen Wirtschaftszweigen, so gilt auch in der Elbeschiffahrt grundsätzlich die 8stündige Arbeitszeit; im Durchschnitt ist jedoch das gesamte Fahrpersonal der Elbeflotte im Sommer 14, im Winter 12 Stunden im Zeitlohn beschäftigt[6]). Die lange Schichtdauer, die die im Tarifvertrag vorgesehene 12stündige ununterbrochene Nachtruhe häufig durchbricht, ist in erster Linie auf die Notwendigkeit zurückzuführen, die normale Helligkeitsdauer betrieblich auszunutzen. Wegen der stark schwankenden Wasserverhältnisse, besonders auf der Oberelbe, ist es zur Durchführung des Transportes häufig notwendig, auch Sonntags zu fahren. Auch diese Sonntagsarbeit sieht der Tarifvertrag gegen entsprechende Vergütung ausdrücklich vor. Bei Unfällen in der Schiffahrt, z. B. bei Havarien, Hochwasser, Stürmen, plötzlicher Eisgefahr und auch bei Leichterungsarbeiten ist die Schiffsbesatzung zur Leistung von Überstunden gegen entsprechende Vergütung gemäß dem Tarifvertrag verpflichtet. Für besonders schwierige Arbeiten des Maschinen- und Kesselpersonals, wie z. B. Kesselwaschen und das Mauern von Feuerbänken werden besondere Vergütungen gewährt. Die Tätigkeit der Schiffsbesatzung mit Ausnahme der Kapitäne, Maschinisten und Heizer ist während der Fahrt weniger anstrengend, dagegen hat diese beim Laden und Löschen mitzuhelfen, eine Zeit, in welcher die Kapitäne, Maschinisten und Heizer wiederum mehr Ruhe haben. Das Mitwirken der Schiffsbesatzung bei der Ausladung beschränkt sich nach Handelsbrauch in der Elbeschiffahrt auf Anschlagen von Tauwerk, Ketten, Haken usw., ferner bei losen Hölzern, soweit sie herausgetragen werden können, auf Anfassen beim Aufheben der Hölzer im Schiff. Bei lose geladenen Gütern haben die Schiffsmannschaften im Schippen zu helfen. Die Schiffsbesatzung ist dagegen nicht verpflichtet, die Ladung kostenlos aus dem Schiff aufs Land oder auf den Waggon zu bringen. Für die Besatzung der Güterboote gelten wegen der Mitarbeit beim Laden und Löschen besondere Vorschriften. Dies hängt damit zusammen, daß die Güterboote zumeist mit Schiffsgütern beladen

---

[6]) Für Leistungslöhne fehlen die wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen.

werden, deren Einladung und Verstauung weit mehr Arbeitskraft erfordert, als das durch Greifer und Elevatoren bearbeitete Massengut. Schließlich regelt der Tarifvertrag noch die Urlaubszeit, die für Steuerleute und Mannschaften und für das übrige Personal verschieden ist.

Groß und schwerwiegend sind die Aufgaben, die die neue Zeit mit ihren neuen Forderungen der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt, der Interessen-, Berufs- und Standesvertretung der Elbeschiffahrt, bei Gesetzgeber und Regierung gebracht hat. Der Übergang der Wasserstraßen auf das Reich und die damit zusammenhängenden Fragen der Wasserstraßenverwaltung, die mit der Internationalisierung der Elbe verknüpften rechtlichen und wirtschaftlichen Probleme, Regulierung und Ausbau der Elbe, die Unterhaltung und der Ausbau der Elbehäfen, die steuerliche Belastung des Elbeschiffahrtsgewerbes, die Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes, die Befriedigung des Kreditbedürfnisses der Elbeschiffahrtsbetriebe, das sind alles Fragen, die gegenüber dem Staate und anderen Korporationen vertreten werden müssen. Speziell für die Kleinschiffahrt betätigt die Arbeitsgemeinschaft sich auf dem Gebiete des Frachtrechtes. Sie berät die rechtsunkundigen Schiffer in Zweifels- und Streitfällen des Frachtvertrages und tritt für eine Änderung des Frachtvertrages zugunsten des Schiffers ein mit dem Ziel: „Reinheit der Charter". Zu diesem Zweck führte sie in erster Linie einen Kampf mit den Absendern, die auf Grund von Frachtvertragsbedingungen das bis zur Schaffung der Zwangsorganisation in der Elbeschiffahrt vorhandene zersplitterte Frachtraumangebot der Kleinschiffer auszunutzen suchten. Daneben gewährt sie dem Schiffer Aufklärung in Steuerfragen und trägt Sorge für die Schiffsversicherung.

Die größte Aufmerksamkeit wendet die Arbeitsgemeinschaft der Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahngesellschaft zu, seitdem die Reichsbahn am 1. Dezember 1920 vom Entfernungs- zum Staffeltarif mit vertikaler und horizontaler Staffelung übergegangen ist und unter Hintansetzung volkswirtschaftlicher Belange fast ausschließlich nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten arbeitet. Die vertikale Staffelung führt zu einem Absinken der Fracht aller Klassen für steigende Entfernungen in der Weise, daß z. B. bei 1000 km die Streckenfrachten gegenüber einem reinen Kilometertarif auf 55%, also um 45% gefallen sind[7]). Dadurch wird der Verkehr auf weiten Strecken begünstigt und im Gegensatz dazu der Nahverkehr belastet. Die Elbeschiffahrt, deren mittlere Versandweite nun im Durchschnitt doppelt so groß ist wie die der Reichsbahn, wird also besonders schwer von der Wirkung des Staffeltarifes, der weite Strecken begünstigt, betroffen. Aber auch die relativ hohen Nahfrachten schädigen die Elbeschiffahrt. Der Hauptteil der auf der Elbe beförderten Güter wird nicht direkt zwischen Absender

[7]) Die Wirkung der vertikalen Staffelung kann man sich auch als Kürzung des Tarifweges vorstellen. Werden die ersten 100 km noch voll als 100 km bezahlt, so die nächsten 100 km nur noch als 90 km, die weiteren 100 km nur noch als 80 km und so fortlaufend, so daß die 100 km von 900—1000 km nur noch als 10 km bezahlt werden.

und Empfänger verschifft, vielmehr ist er auf den gebrochenen Transportweg Reichsbahn—Elbeschiffahrt angewiesen. Besonders gilt das für Güter, die nach oder von den mittelelbischen und sächsischen Umschlagsplätzen verladen werden. Für die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse sind demnach die Vor- und Nachfrachten der Reichsbahn von größter Bedeutung. Das Verhältnis der direkten Eisenbahnfrachten zu der Schiffsfracht plus Eisenbahnvor- oder -nachfracht zuzüglich der Umschlags- und Nebenkosten bestimmt den Einflußbereich eines jeden Elbehafens. Der vertikale Staffeltarif mit seiner starken Belastung des Nahverkehrs führt nun dazu, daß in vielen Fällen Transporte, die sonst im gebrochenen Verkehr die Elbe benutzten, zur Reichsbahn abwanderten. Die relativ hohen Nahfrachten versperren diesen Gütern den Weg zum Elbeumschlagshafen und verkleinern damit dessen Einflußbereich.

Noch mehr als gegen den Staffeltarif wendet sich die Arbeitsgemeinschaft gegen die verstärkte Anwendung von Seehafenausnahme-, Durchfuhr- und Mengentarifen. Die Seehafenausnahmetarife, die die Ausfuhr über die Nordseehäfen fördern, erstrecken sich zum großen Teil in das Hinterland der Elbe, besonders Sachsen. Der sächsischen Industrie steht dadurch, daß die direkten Frachtsätze nach den Seehäfen in vielen Fällen niedriger sind als die Zulauffrachten nach den nahegelegenen Umschlagsplätzen, die Reichsbahn als billigstes Beförderungsmittel zur Verfügung. Durchfuhrtarife gewährt die Reichsbahn für den Verkehr zwischen Hamburg und der Tschechoslowakei. Sie schädigen zwar die Elbeschiffahrt nicht im allgemeinen, da sie im Verkehr mit der in der Nähe der Oberelbe ihren Standort habenden tschechoslowakischen Industrie selbst dann noch das billigste Beförderungsmittel bleibt, sondern treffen nur diejenigen Elbeschiffahrtsgesellschaften, die einen direkten Verkehr zwischen Breslau und Hamburg unterhalten[8]). Bei den Mengentarifen führt die Mengenklausel, d. h. die Eingehung der Verpflichtung einer Mindestmengenverladung dazu, daß der betreffende Verlader alle seine Transporte der Reichsbahn übergibt. Will er einen Teil seiner Verladungen der Elbeschiffahrt zuführen, so entgehen ihm die Vergünstigungen des Ausnahmetarifes.

Als Ausgleich für die der Elbeschiffahrt durch das Staffeltarifsystem und die Ausnahmetarife zugefügten Schädigungen erstrebt die Arbeitsgemeinschaft die Einführung von Wasserumschlagstarifen. Dadurch sollen die Zu- und Abfuhrstrecken nach und von den Häfen, die infolge des Vorherrschens des gebrochenen Verkehrs bei der Güterbeförderung auf der Elbe eine große Rolle spielen und im Verhältnis zu den übrigen Transportkosten wesentlich gestiegen sind, verbilligt werden. Die tarifliche Förderung der Elbeumschlagsplätze derart, daß die gebrochene Beförderung trotz Umladung nicht teurer kommt als der Streckensatz der reinen Eisenbahnbeförderung, würde dem Verlader wieder einen genügenden Anreiz geben, die Verladung per Schiff vorzunehmen.

---

[8]) Auf Grund der Durchfuhrtarife versendet die tschechoslowakische Industrie nicht mehr nach den nahegelegenen Oderplätzen, um dann den Wasserweg zu benutzen.

Wasserumschlagstarife hatte in früheren Jahren bereits die sächsische Staatseisenbahn der Elbeschiffahrt gewährt[9]). Die sächsische Staatsbahn zeigte das Bestreben, möglichst viel Verkehr auf ihre eigenen Strecken zu lenken, um möglichst hohe Einnahmen zu erzielen. Sie suchte daher den Umschlagsverkehr der Elbehäfen, soweit sie auf ihrem Staatsgebiet lagen, nach besten Kräften zu fördern und führte zu diesem Zweck Umschlagstarife für den Verkehr mit Riesa und Dresden ein. Diese Umschlagstarife waren billiger als die allgemeinen Tarife und bewirkten, daß der Durchgangsverkehr von und nach Süddeutschland über die Umschlagshäfen und die Elbe lief, anstatt direkt der preußischen Bahn zuzufallen. Die sächsische Regierung erkannte ferner, daß der billige Umschlagstarif der Eisenbahn und der billige Tarif der Elbeschiffahrt vortreffliche Mittel zur Förderung der heimischen Wirtschaft sind. Der Erfolg dieser Verkehrspolitik zeigt der außerordentliche Aufschwung, den die sächsischen Umschlagsplätze genommen haben. In wenigen Jahrzehnten wurde z. B. aus dem kleinen unbekannten, wirtschaftlich bedeutungslosen Dorf Riesa einer der wichtigsten Binnenumschlagshäfen.

Mit dem Übergang der Eisenbahnen von den Ländern auf das Reich fielen die sächsischen Umschlagstarife fort, da die Reichsbahn kein Interesse an der Begünstigung einzelner Strecken hatte, die der Elbeschiffahrt Güter zuführen würde. Wie Giese[10]), so erklärt auch die Reichsbahn[11]), daß wegen des starken Fallens der Selbstkosten auf weiten Entfernungen Wasserumschlagstarife dem Interesse der Bahn zuwiderlaufen. Die Reichsbahn gewährt nach Möglichkeit nur dann Umschlagstarife der Binnenschiffahrt, wenn diese zugleich der Bahn Vorteile bringen, oder aber das allgemeine Interesse der Volkswirtschaft sie erforderlich machen. Nach Ansicht der Arbeitsgemeinschaft und der mitteldeutschen Industrie treffen die angeführten Voraussetzungen durchaus für das Elbegebiet zu. Die sich bei Einführung von Umschlagstarifen ergebende Zusammenarbeit von Elbeschiffahrt und Reichsbahn würde die mitteldeutsche Industrie dadurch, daß die Elbeschiffahrt billiger als die Reichsbahn fahren kann, wirkungsvoller unterstützen als die Reichsbahn es allein tun kann. Hinzu kommt, daß die z. T. hochwertige Güter produzierende mitteldeutsche Industrie[12]) die Vorteile ihres Standortes in verkehrsgeographischer Lage — von Mitteldeutschland aus kann man im Normalfall leicht und ohne hohe Transportkosten ganz Deutschland beliefern — gegenwärtig infolge der veränderten Tarifpolitik der Reichsbahn kaum genießen kann. Noch in anderer Beziehung schädigt die Tarifpolitik der Reichsbahn die mitteldeutsche Industrie. Für den Verkehr mit den ausländischen Absatzgebieten steht den mitteldeutschen Werken im Normalfall die Elbe zur

---

[9]) Vgl. Denkschrift über die Umschlagstarife für die Elbe, Magdeburg 1927.

[10]) Vgl. Giese, K.: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928.

[11]) Vgl. Denkschrift: „Reichsbahn und Binnenschiffahrt, herausgegeben von der Reichsbahn". Berlin 1930.

[12]) Z. B. die Glas-, Textil- und chemische Industrie.

Verfügung. Nun liegen diese größtenteils nicht direkt am Wasser, so daß im Verkehr mit der Elbe die Reichsbahn benutzt werden muß. Die gegenwärtigen hohen Vorfrachten von den Gewinnungsstätten nach den Elbeumschlagsplätzen versperren aber den Weg zum Wasser.

Aus den angeführten Gründen bekämpft auch die mitteldeutsche Industrie die Tarifpolitik der Reichsbahn und fordert die Einführung von Wasserumschlagstarifen, um die durch das Staffeltarifsystem künstlich hervorgerufenen Standortsverschiebungen der Wirtschaft wieder zu beseitigen. Besonders das Deutsche Steinsalzsyndikat und die mitteldeutsche Papierindustrie unterstützen im Interesse der Erhaltung und des Ausbaues der Ausfuhr die Bestrebungen um Einführung von Umschlagstarifen. Der geringe Eigenwert ihrer Produkte drängt zur Benutzung des billigen Wasserweges. Überdies bieten die ausgedehnten Lösch- und Ladefristen der Elbeschiffahrt dem Verlader weitgehende Dispositions- und billige Lagerungsmöglichkeiten, während bei Bahnverladung die Be- oder Entladung zur Vermeidung von Wagenstandsgeld sofort vorgenommen werden muß. Dadurch werden häufig vorübergehende, mit erheblichen Kosten verbundene Zwischenlagerungen notwendig. Ferner ist die Überladung aus dem Kahn ins Seeschiff zweckentsprechender als diejenige aus dem Waggon ins Seeschiff. Der Umschlag zwischen Eisenbahn und Seeschiff erfordert Kaistrecken mit Kaischuppen und Kränen. Der Umschlag zwischen Elbeschiff und Seeschiff dagegen spielt sich reibungslos im Strom oder im Hafenbecken ab. Dieser Stromumschlag, der mit dem Schiffsgeschirr von der auf den Schiffen ohnehin tätigen Besatzung vorgenommen wird, ermäßigt nicht zuletzt die Verladekosten.

Die Gewährung von Wasserumschlagstarifen würde der Notwendigkeit, Hamburgs seewärtigen Güterumschlag durch Seehafenausnahmetarife konkurrenzfähig zu erhalten, nicht entgegenstehen[13]). Es würden in diesem sowie in jenem Falle, daß die weit von den Seehäfen liegende mitteldeutsche Industrie im Interesse eines erfolgreichen Wettbewerbes auf dem Weltmarkt mit ausländischen Firmen, die frachtgünstiger zum Weltmarkt liegen, billige Ausnahmetarife braucht, Seehafenausnahmetarife und Wasserumschlagstarife nebeneinander herlaufen. Wasserumschlagstarife zugunsten besonders der sächsischen Elbehäfen Riesa und Dresden würden der Elbe Transporte aus Bayern und dem übrigen Süddeutschland zuführen, die die Reichsbahn infolge der Unmöglichkeit, die gleichen Tarife wie die Elbeschiffahrt zu gewähren, niemals erlangen kann und somit dem deutschen Seehafen Hamburg bisher verloren gehen.

Ein Bundesgenosse ist der Arbeitsgemeinschaft in ihrem Kampf um Wasserumschlagstarife durch den Lastkraftwagen entstanden. Der Lastkraftwagen besitzt besonders auf nahen Entfernungen noch stärker als die Reichsbahn die Fähigkeit, der Elbeschiffahrt als Zubringer zu dienen. Während bei der Eisenbahn eine Zufuhr zu ihrem Halteplatz, häufig auch noch eine Abfuhr vom Halteplatz zum Schiff stattfinden

---

[13]) Vgl. Schulz-Kiesow: Eisenbahn, Kraftwagen und Elbeschiffahrt, in Wirtschaftsdienst, 15. Jahrg. 1930, Heft 22, S. 919.

muß, kann der Lastkraftwagen das Gut direkt vom Hause des Verladers zum Schiff fahren, so daß höchstens ein einmaliger Umschlag — vom Kraftwagen ins Schiff — erforderlich ist. Das bedeutet, daß beim Autotransport Kosten und Zeit erspart, Gefahren vermieden werden können. Dabei ist der Kraftwagen nicht nur Zubringer von Stückgut, sondern selbst Massengüter aller Art finden durch ihn ihren Weg zum Elbeschiff und umgekehrt. In Erkenntnis der unerwünschten Konkurrenz durch den Kraftwagen hat die Reichsbahn deshalb Kampftarife gegen den Kraftwagen, die sogenannten „K"-Tarife" eingeführt, die in der Hauptsache für hochwertige Güter und für kleine Entfernungen gelten und den Binnenumschlagsverkehr der Elbehäfen und damit die Elbeschiffahrt begünstigen.

Es ist möglich, daß die Reichsbahn nach den Umschlagsplätzen der Elbe in verstärktem Maße Ausnahmetarife gewähren wird, wenn der Kraftwagen noch mehr als bisher von der Elbeschiffahrt als Zubringer herangezogen werden kann. So könnte die in der Nähe der Elbe gelegene mitteldeutsche Industrie, die regelmäßig größere Transporte zu vergeben hat, sich eigene Lastkraftwagen anschaffen, um die Güter dem Wasserweg zuzuführen bzw. von dort abzunehmen. Soweit die Werke nicht eigenen Gleisanschluß besitzen oder aber die Zufuhr nach Häfen ohne Gleisanschluß erfolgt, würde hierdurch die Inanspruchnahme der Elbeschiffahrt häufig überhaupt erst ermöglicht werden, da der Transport von und zu der Bahn fortfällt. Das gilt auch für die Verladung von landwirtschaftlichen Produkten, die von den Lastzügen direkt am Erzeugungsort abgenommen und ohne Rücksicht auf das Vorhandensein einer Bahn sowohl am Versandort wie im Hafen der Elbeschiffahrt zugeführt werden könnten. Anfänge hierzu sind bereits vorhanden. In einem Hafen, wie Wittenberge wurden z. B. in den letzten Jahren zahlreiche Lastzüge Getreide umgeschlagen, die der Lastkraftwagen dort erst herangezogen hat[14]). Ein anderer Weg wäre der, daß die mitteldeutschen Umschlagshäfen einen planmäßigen Kraftwagenverkehr mit den großen Industriezentren ihres Hinterlandes einrichten. Ein Anfang ist bereits auf den Strecken Torgau-Leipzig und Halle-Leipzig gemacht worden. Zu diesem gemeinsamen Kraftwagenverkehr müssen aber noch die Häfen Dresden, Riesa, Wallwitzhafen und Aken herangezogen werden, die alle auf den Verkehr von Westsachsen angewiesen sind. Aufgabe der Elbeschiffahrtsgesellschaften würde es dann sein, für eine weitgehende Bekanntgabe der bestehenden Kraftfahrlinien und Kraftfahrverkehrsmöglichkeiten aller von den Elbehäfen ausgehenden regelmäßigen Kraftfahrlinien, sowie der jeweiligen Tarife für alle angeschlossenen Plätze zu sorgen. Der Verlader wäre dann ohne weiteres in der Lage, sich über die entstehenden Kosten zu orientieren und sofort zu prüfen, inwieweit die Inanspruchnahme des kombinierten Wasser- und Kraftwagenverkehrs von Vorteil ist. Die Elbeschiffahrt müßte im Interesse einer ständigen Verbesserung der Zusammenarbeit mit dem Lastkraftwagen ferner für eine weitere Ermäßigung der Zulaufs- und Umschlagskosten sorgen. Diese haben sich zwar durch den Lastkraft-

[14]) Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 10. Jahrg. 1932, Heft 9, S. 4.

wagen an sich schon bedeutend ermäßigt, aber die zahlreichen weiteren Nebenkosten verteuern den kombinierten Transport[15]). Die Umschlagsanlagen in vielen Elbehäfen, die, wie bereits in dem Abschnitt „Die Umschlagseinrichtungen" festgestellt wurde, schon häufig nicht mehr für den Bahnumschlag geeignet sind, genügen erst recht nicht den Anforderungen eines modernen schnellen Kraftwagenverkehrs.

Die ideale Unterstützung der Elbeschiffahrt durch den Lastkraftwagen besteht nur im Nahverkehr. Durch die Betätigung des Lastkraftwagens im Fernverkehr wurden der Elbeschiffahrt, besonders in Richtung Hamburg-Berlin, auch erhebliche Gütermengen entzogen[16]). Während bei der Elbeschiffahrt bei weitem die fixen Kosten überwiegen, stehen bei dem Kraftwagen dagegen die proportionalen Kosten im Vordergrund. Für die Betriebsgestaltung ergibt sich daraus, daß die Elbeschiffahrtsgesellschaften auf möglichst hohe Ausnutzung ihrer Anlagen achten, und darum auch Transporte übernehmen müssen, aus denen die vollen Selbstkosten nicht gedeckt werden können. Der Kraftverkehr hingegen ist an dieses Gesetz nicht gebunden. Seine schon im Technischen gegebene Eigenart großer Schnelligkeit, Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit wird durch die ihm eigene Kostengestaltung noch unterstützt. Die Folge davon war, daß in vielen Fällen die Kraftwagenbesitzer die Tarife der Eilschiffahrtsgesellschaften unterbieten konnten und damit Transporte an sich zogen, die in erster Linie die regelmäßgen Eillinien in Anspruch nahmen und infolge ihrer Hochwertigkeit einträgliche Flußfrachten tragen konnten. Begünstigt wird die Betätigung des Lastkraftwagens als Wettbewerber der Elbeschiffahrt weiterhin durch die unzureichende Heranziehung des Kraftwagens zu den Erhaltungs- und Erneuerungskosten der Landstraßen.

Durch die Unterstellung der Kraftwagenlinien unter das Kraftverkehrsgesetz, das den freien Wettbewerb des Kraftwagens auf eine Zone von 50 km beschränkt, kann der Lastkraftwagen kaum noch der Elbeschiffahrt ernstlich schaden. Die Eillinien der Gesellschaften zwischen Hamburg-Berlin, Oderplätzen-Magdeburg, Mittelelbe-Halle, Riesa, Dresden, Laube und Prag sind infolge verkürzter Reisedauer und Modernisierung des Schiffsparkes derart zuverlässig organisiert, daß die Pünktlichkeit im allgemeinen bereits einen Vergleich nicht nur mit der Reichsbahn, sondern auch mit dem Kraftwagen zuläßt. Darüber hinaus sind die Eilgutfrachtsätze seit Einführung der planmäßigen Motorschiffahrt auf der Elbe stark herabgesetzt worden. Gelingt es, den Kraftwagenverkehr zur Erhaltung der Landstraßen mitheranzuziehen, so wird dieses, zusammen mit seiner Beschränkung auf die 50 km-Zone, dazu führen, daß der Lastkraftwagen wieder auf seine eigentliche Aufgabe, Zubringer der Elbeschiffahrt zu sein, verwiesen

---

[15]) So sind z. B. in Riesa und Dresden die Umschlagskosten zwischen Lastkraftwagen und Elbeschiff höher als zwischen Schiff und Waggon. Vgl. „Der Schiffsfrachtendienst", 10. Jahrg. 1932, Heft 5, S. 34.

[16]) Vgl. Geschäftsbericht der „Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrt-A.G.", Hamburg, für das Jahr 1929.

wird. Auf diesen Nahentfernungen ist der Lastkraftwagenverkehr durch seine angemessen niedrigen Frachtsätze der Reichsbahn mit ihren höheren Zulaufstarifen überlegen.

E. Die Schifferbörse in Aussig a. d. Elbe.

Die „Aussiger Börse" wurde unter Mitwirkung aller interessierten Wirtschaftskreise, sowie Ministerien und Handelskammern 1895 gegründet[1]). Sie war bis zur Errichtung der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort im Jahre 1901 die einzige mitteleuropäische Börse dieser Art. Der Grund für die Schaffung der Aussiger Börse war, daß die unzureichenden und unverläßlichen, oftmals stark unterschiedlichen Frachtsätze für die Verfrachtung böhmischer Braunkohlen in Schiffsladungen auf der Elbe und deren Nebenflüssen, welche durch verschiedene Prokureure ermittelt und bekannt gegeben wurden, in der Regel bedeutende Differenzen ergaben. Diese Manipulation machte es notwendig, ein System zu finden, die Frachtbestimmungen zu regeln bzw. den jeweiligen Verhältnissen anzupassen.

Bis zum Ausbruch des Krieges fanden sich vor- und nachmittags zur festgesetzten Zeit alle Frachtnehmer und Frachtgeber in den Räumen der Börse zur Tätigung der Abschlüsse ein. Der Frachtsatz wurde nach Angebot und Nachfrage ermittelt. Die Frachtsätze für abgeschlossene Ladungen, sowie die geforderten und gebotenen Sätze wurden täglich durch einen gedruckten amtlichen Kohlenfrachtenbericht, welcher zugleich auch die Wasserstandsmeldungen enthielt, den Interessenten bekannt gegeben. Auch alle durch ihren Leserkreis am Schiffahrtsbetrieb interessierten in- und ausländischen Zeitungen brachten diese Notierungen.

In den Kriegs- und Nachkriegsjahren ist die Ausfuhr von böhmischer Braunkohle nach dem Deutschen Reich wesentlich zurückgegangen. Die Ausfuhr an Braunkohlen aus Böhmen auf der Elbe betrug in 1000 t[2]):

1913	1928	1929	1930
1 497,9	208,7	193,9	198,6

Die Folge davon ist, daß nunmehr werktägig nur vormittags Börsen abgehalten werden. Die Kleinschiffer und die Vertreter der Kohlenexportfirmen suchen zwischen 10 und 11 Uhr vormittags die Börse auf und vereinbaren dort unter Mitwirkung eines beeidigten Maklers die Frachten für Kohlenverladungen in ganzen Kahnladungen ab Böhmen

[1]) Die weiteren Ausführungen sind zum größten Teil auf Grund privater Mitteilungen aufgebaut.

[2]) Entnommen aus Bayer H.: Die Krise in der Elbeschiffahrt, Rostock 1932, S. 41.

nach dem Deutschen Reich, z. B. „Aussig-Magdeburg". Der Makler fertigt über den Frachtabschluß einen Schlußschein aus, welcher gegenseitig unterzeichnet wird. Hierfür hat der Frachtnehmer, d. h. der Schiffer, eine Maklergebühr zu entrichten. Die vereinbarte Fracht wird sodann an einer im Börsenlokal befindlichen Tafel und außer durch die Zeitung auch durch besondere Frachtzettel allen anderen Kohlenexportfirmen als auch Schiffahrtsgesellschaften bekannt gegeben.

Die Veröffentlichung gewährt allen am Kohlenverkehr beteiligten Wirtschaftskreisen den Überblick über die Frachtenlage, auch wenn sie nicht selbst an dem Börsenverkehr teilnehmen. Damit wird die Frachtkalkulation erleichtert. Die Zusammenfassung und Veröffentlichung der durch Makler erzielten Frachtabschlüsse in Kursnotierungen macht den Stand des Frachtenmarktes den Verladern, Spediteuren und Kleinschiffern sichtbar, er beeinflußt auch seinerseits vielfach die Frachtenbildung entscheidend. Der Kleinschiffer wird durch die offizielle Notierung vor allem vor Übervorteilung durch unredliche Makler geschützt. Ferner bewegen sich die Provisionssätze durch den börsenmäßigen Abschluß auf einer normalen Höhe.

Die ermittelten Frachtsätze richten sich nach den jeweiligen Wasserständen der Elbe, nach dem vorhandenen Kahnraum und den vorliegenden Aufträgen. Infolge des einzigen Absatzgebietes und der Konkurrenz zwischen deutschen und böhmischen Braunkohlen müssen die Frachtsätze in einer Höhe gehalten werden, die tatsächlich zu einem Geschäfte führen.

Von der Zwangsorganisation der deutschen Elbeschiffahrt wird die Aussiger Börse nicht betroffen[3]). Sie ist bemüht, sich den von der Zwangsorganisation aufgestellten Frachtsätzen in ihren Notierungen anzupassen. Häufig liegen jedoch ihre Frachtsätze unter denen der Organisation. Die Folge ist, daß sich oft Kleinschiffer, um schnell zur Ladung zu kommen, anbieten, zu den ausgebotenen Frachtsätzen der Börse die Ladung zu übernehmen.

Die Leitung übt, wie in Deutschland, der Börsenvorstand aus, der wiederum aus den einzelnen Gruppen der Kohlenproduzenten und Kohlenhändler, der Kleinschiffer und deren Vereinigungen und der Schiffahrtsgesellschaften und Spediteure gebildet wird. Die Frachtabschlüsse erfolgen durch den bestellten Handelsmakler, während die Geschäftsführung dem Sekretariat obliegt.

Die Börse untersteht staatlichem Schutz und staatlicher Aufsicht durch den Börsenkommissar. Die Erhaltung der Börse wird durch Mitgliedsbeiträge und Sensarien gewährleistet.

---

[3]) Die Aussiger Meldestelle des Elbeschiffer-Betriebsverbandes ist in den Räumen der Börse untergebracht.

Lebenslauf.

Am 21. April 1909 wurde ich als Sohn des Möbelfabrikbesitzers Wilhelm Klostermann und dessen Ehefrau, geb. Hänsel, zu Wittenberge (Bez. Potsdam) geboren. Von 1915 ab besuchte ich das Reformrealgymnasium mit Realschule zu Wittenberge, an dem ich 1924 die Reifeprüfung für Obersekunda ablegte. Anschließend trat ich in die Fa. Hofmann & Roemer G. m. b. H., Wittenberge, als kaufmännischer Lehrling ein.

1927 begann ich mein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Handelshochschule zu Königsberg/Pr. Am 1. Mai 1930 legte ich vor dem Provinzial-Schul-Kollegium zu Königsberg/Pr. die Sonderreifeprüfung für die Zulassung zum Studium der Wirtschaftswissenschaften an den Universitäten Frankfurt a. M. und Köln und an den Handelshochschulen ab. Mit dem Sommersemester 1930 setzte ich mein Studium an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Frankfurt a. M. fort, um an ihr im November 1931 die kaufmännische Diplom-Prüfung mit dem Gesamturteil „gut" zu bestehen.

Kurt Klostermann.